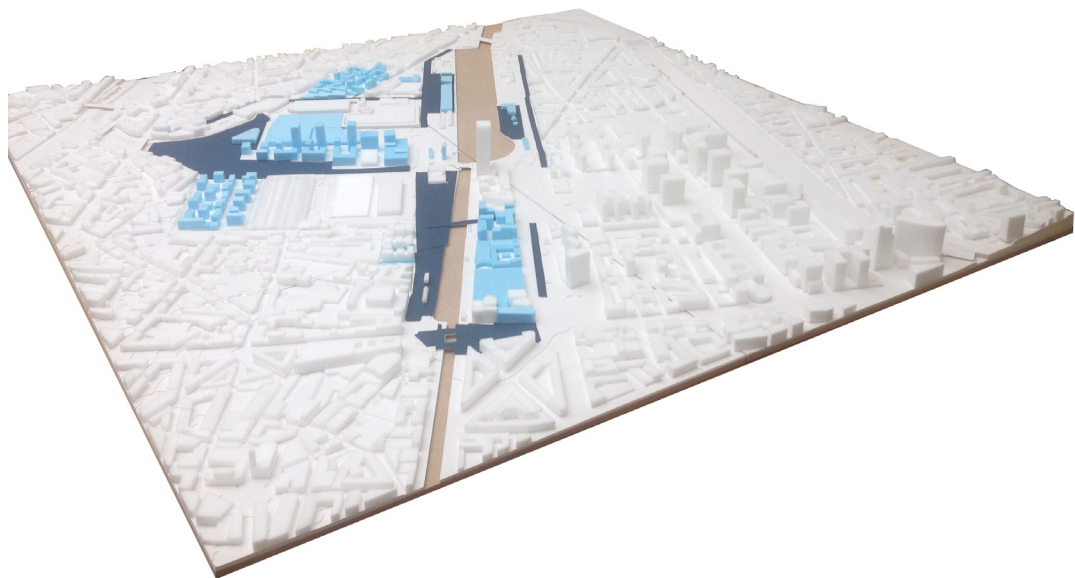


Réalisation de cinq missions d'étude relatives aux contrats de rénovation urbaine. **LOT N.1 Citroën - Parc Maximilien - Vergote**

Realisatie van vijf studiebezoeken in verband met de stadsvernieuwing contracten. **LOT No.1 Citroën - Maximilian Park - Vergote**

DIAGNOSTIC / DIAGNOSE



STUDIO 017 PAOLA VIGANÒ

Alessia CALO (chef de projet / projectleider)

Etienne SCHILLERS

Marjan KHAJI (stagiaire)

Corso di Porta Ticinese, 65

20123 - Milano

e studio@studiopaolavigano.eu

w www.studiopaolavigano.eu

t +39 02 894 093 58

f +39 02 835 76 91

Rue des Petits Carmes 2a / Karmelietenstraat 2a

1000 - Bruxelles / Brussel

t +32 2 350 82 26

e studiobrussels@studiopaolavigano.eu



e antoine.crahay@citytools.be

e nicolas.hemeleers@citytools.be

w www.citytools.be

t +32 478 511 676

0. Entre canal et vallée

1. Figures, quartiers

Evolutions et Imaginaires
Une balade

2. Visions

PRDD
PRAS et PPAS
Plan guide
Plan Canal et sites pilotes
Master Plan du Port

3. Projets

Inventaire des opérations de rénovation urbaine
Inventaire des projets des acteurs sectoriels et du privé
Synthèse des projets

4. Analyse thématique

Etat des espaces ouverts et des bâtiments
Mobilité
Logement, population, emploi
Patrimoine et biens Classés
Equipements
Environnement et santé
Eau
Déchet

5. Des conclusions provisoires

Trous noirs
Continuités et fragments
Symétries et asymétries
Une ligne canal
Conclusions provisoires

Annexes

PV des réunions bilatérales
PV du workshop

0. Tussen kanaal en vallei

1. Figuren, wijken

Evoluties en Verbeeldingen
Een wandeling

2. Visies

GPDO
GBP en BBP
Gids-plan
Kanaalplan en pilotsites
Masterplan van de Haven

3. Projecten

Inventaris van stadsvernieuwings operaties
Inventaris van projecten van sectoriële en privé-actoren
Synthese van de projecten

4. Thematische analyse

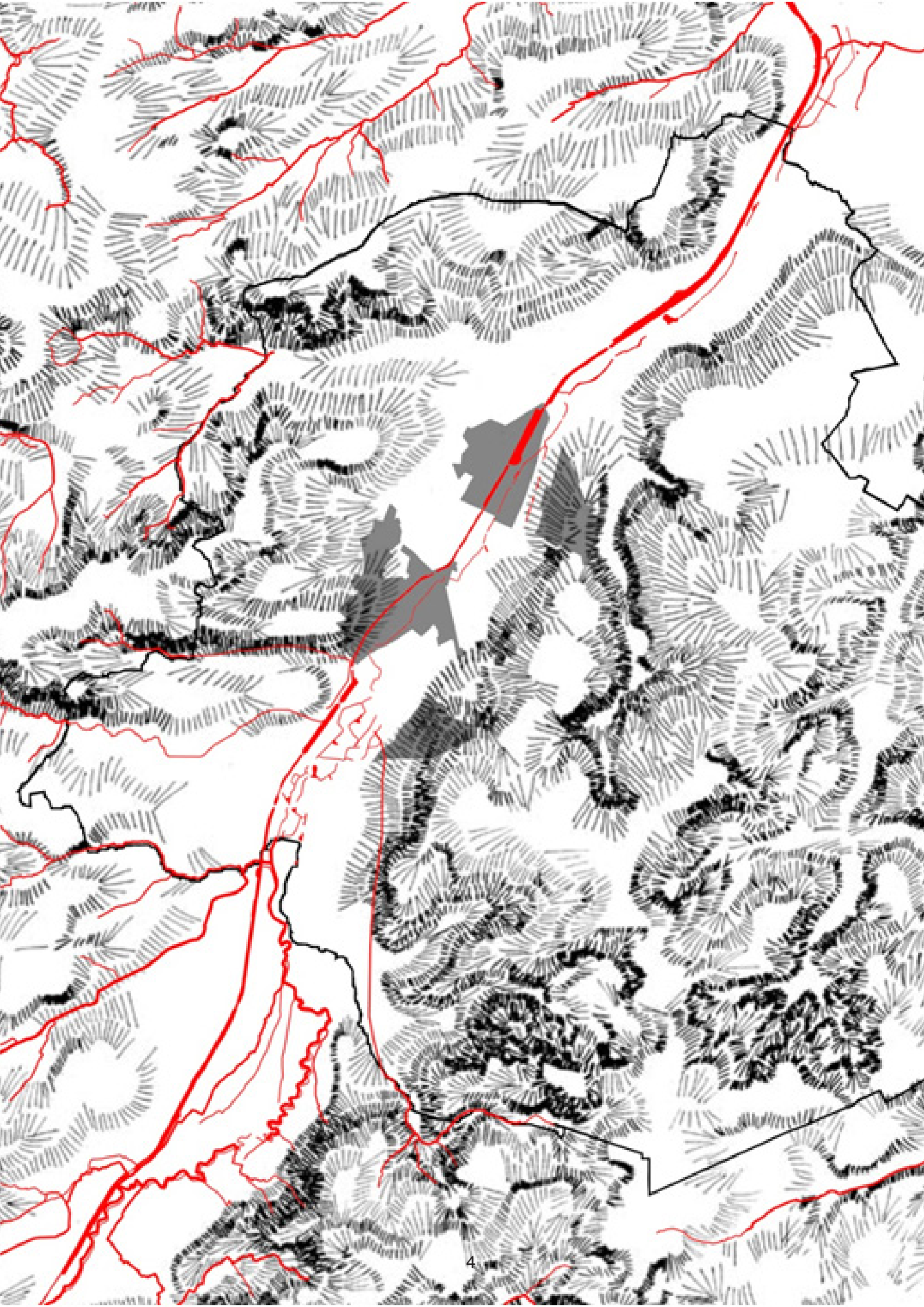
Staat van de open ruimten en gebouwen
Mobiliteit
Huisvesting, bevolking, werk
Erfgoed en beschermde monumenten
Voorzieningen
Milieu en gezondheid
Water
Afval

5. Voorlopige conclusies

Zwarte gaten
Continuïteiten en fragmenten
Symmetrie en asymmetrie
Een kanaallijn
Voorlopige conclusies

Bijlagen

PV van de bilaterale vergaderinge
PV van de workshop



0. Entre canal et vallée / 0. Tussen kanaal en vallei

La métropole bruxelloise est un espace complexe qui est marqué par de profondes différences entre l'est et l'ouest. Les espaces des CRU sont concentrés au centre et à l'ouest de la métropole et contenus dans les périmètres considérés comme stratégiques par le PRDD. Le premier constat est la présence marquante du canal, dont il faut assumer le rôle économique, mais aussi les dynamiques en cours et la pression foncière due à sa proximité du centre-ville. Le canal a généré des conditions uniques par rapport au reste de la capitale : d'un côté la présence des grandes plaques industrielles monofonctionnelles (dont certaines activités sont aujourd'hui en train de partir), de l'autre la présence d'un tissu mixte où l'habitat se mélange aux petits hangars de production et de logistique. Il est donc nécessaire de repenser la cohabitation des activités avec l'habitat et les autres fonctions urbaines, pour envisager des formes de mixité possible et de nouveaux styles de vie.

Le deuxième constat est lié à la présence de la Senne. Ce territoire a été dessiné par sa vallée ; la topographie est extrêmement lisible, avec ses crêtes à l'ouest du canal comme la rue de Birmingham qui, comme des terrasses naturelles, permettent d'ouvrir des points de vue sur l'autre côté de la ville. Les défis liés à ce constat sont de réinventer le rôle de la Senne comme objet écologique, de traverser transversalement la vallée et connecter les deux côtés de la ville, et de mettre la ville elle-même en scène.

Le troisième constat relève de données objectives sur les revenus moyens et le taux de chômage de la population, mais aussi de l'observation directe de ces lieux. On se trouve dans la partie la plus défavorisée de la métropole bruxelloise, mais aussi dans la partie la plus dynamique et culturellement variée. Le projet devra tenir compte de ces différences et considérer l'espace public comme le lieu privilégié des rencontres, de la sociabilité et du vivre ensemble.

Le quatrième constat est la forte présence de plusieurs infrastructures ferroviaires qui contribuent à fracturer l'espace et génèrent des phénomènes d'enclavement; depuis toujours la ville peine à construire une relation avec ces espaces et ces abords. **A travers le projet, il faudra franchir, requalifier, reconnecter et repenser le rôle des infrastructures dans la ville.**

De Brusselse metropool is een complexe ruimte gekenmerkt door grote verschillen tussen het oosten en het westen. De ruimtes van de SVC liggen geconcentreerd in het centrum en het westen van de metropool en bevinden zich binnen de grenzen die als strategisch worden beschouwd door de GPDO. De eerste vaststelling is de duidelijke aanwezigheid van het kanaal, waarvan de economische rol moet worden beschouwd, maar ook de huidige dynamieken en de druk op de grond als gevolg van de nabijheid van het stadscentrum. Het kanaal heeft unieke omstandigheden gegenereerd in vergelijking met de rest van de hoofdstad: enerzijds is er de aanwezigheid van grote monofunctionele industriële vlaktes (waarvan bepaalde activiteiten vandaag aan het verdwijnen zijn), anderzijds is er een gemengd weefsel waar het wonen zich vermengt met kleine productie- en logistieke loodsen. Het herdenken van het samengaan van deze activiteiten met het wonen en de andere stedelijke functies is dus nodig, om zo mogelijke vormen van diversiteit en nieuwe levensstijlen te bekomen.

De tweede vaststelling is gelinkt aan de aanwezigheid van de Zenne. Dit gebied werd getekend door haar vallei; de topografie is zeer duidelijk leesbaar, met haar ruggen ten westen van het kanaal, waaronder de Birminghamstraat, die, zoals natuurlijke terrassen, toelaten zichtpunten op de andere kant van de stad te creëren. De uitdagingen verbonden aan deze vaststelling zijn het heruitvinden van de rol van de Zenne als ecologisch object, het dwarse oversteken van de vallei, en het in scène zetten van de stad zelf.

De derde vaststelling betreft de objectieve gegevens over de gemiddelde inkomens en het werkloosheidspercentage van de bevolking, maar ook de directe observatie van deze plekken. We bevinden ons in het meest achtergestelde deel van de Brusselse metropool, maar ook in het meest dynamische en cultureel gediversifieerde deel. Het project zal rekening moeten houden met deze verschillen en de publieke ruimte beschouwen als dé bevoorrechte plek voor ontmoetingen, sociale interactie en het samenleven.

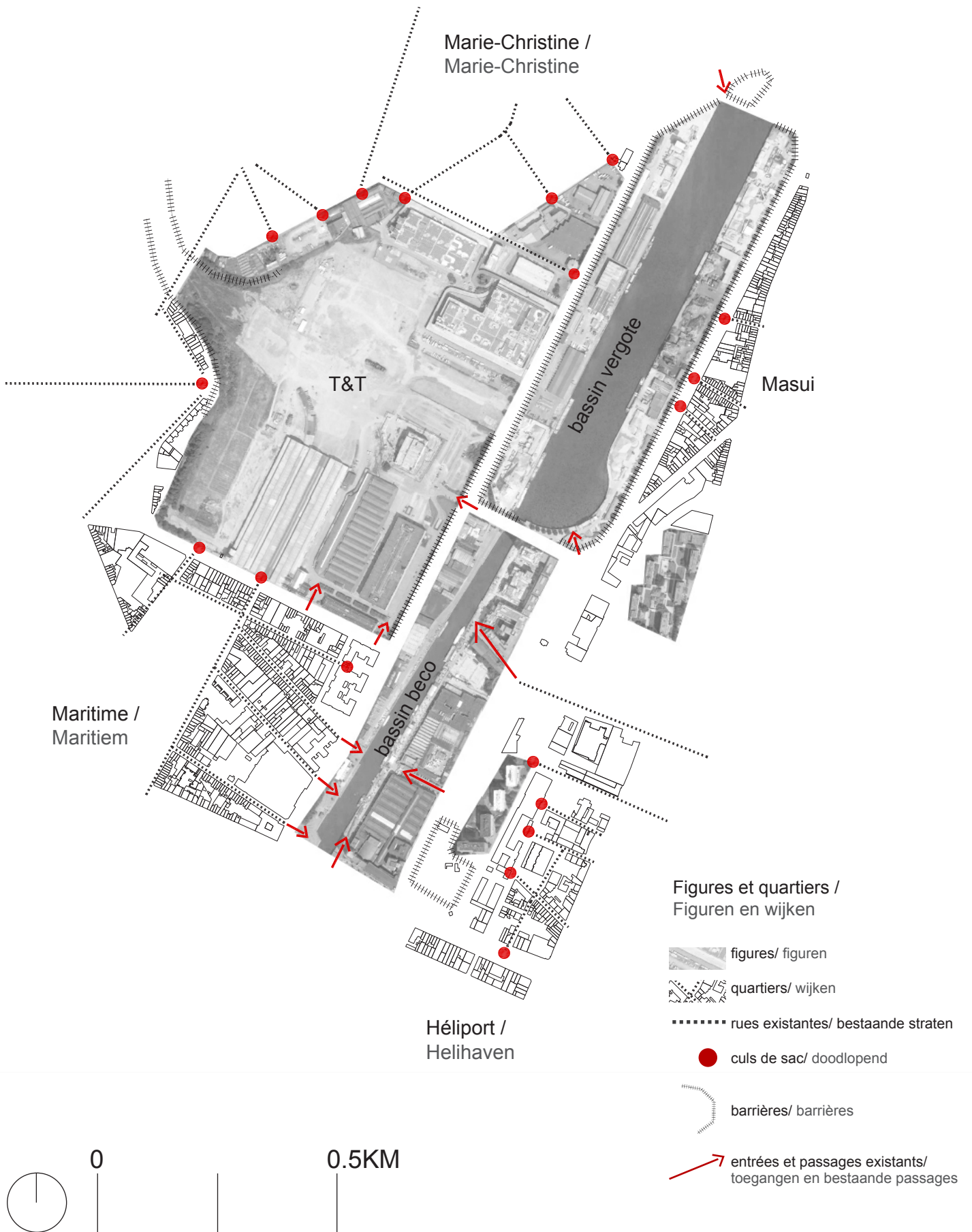
De vierde bevinding is de sterke aanwezigheid van meerdere spoorweginfrastructuren die bijdragen tot het verdelen van de ruimte en die verschijnselen van isolement genereren; altijd al heeft de stad het moeilijk gehad om een relatie met deze ruimtes en hun randen op te bouwen. **Doorheen het project zullen we de rol van de infrastructuren in de stad moeten aanpakken, herbenoemen,**

5 herverbinden en herdenken.



1. Figures, quartiers /
1. Figuren, wijken





1. Figures, quartiers/ 1. Figuren, wijken

Notre périmètre est fortement marqué par la présence de certaines figures très bien définies telles que le bassin Beco, le bassin Vergote, et l'immense emprise de T&T, tous les trois témoignent du passé (et en partie du présent) industriel du canal. À côté de ces dernières, nous pouvons reconnaître d'autres figures plus petites mais aussi définies dans leurs limites telles que les ensembles de logements sur les dalles Hélicopter et Foyer.

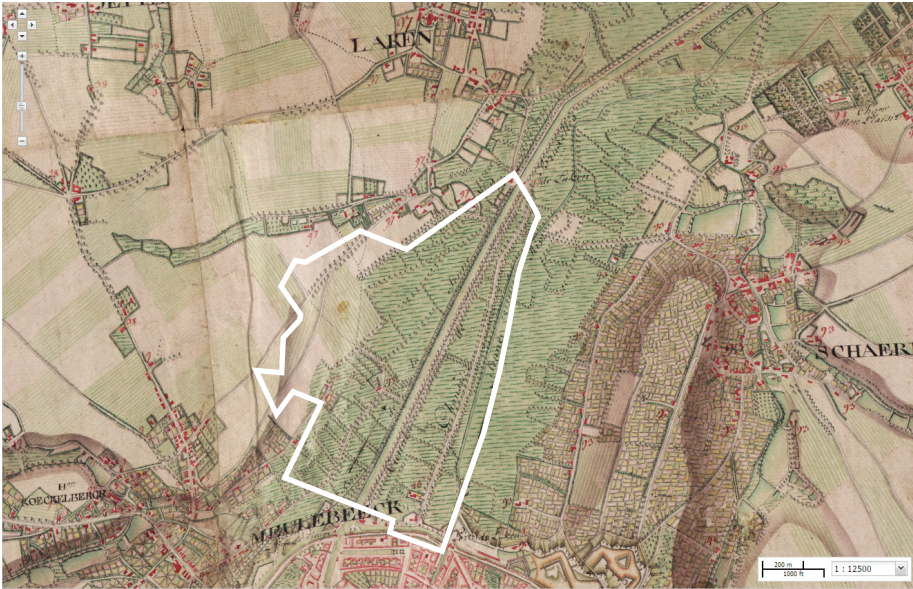
Tout autour de ces figures, on retrouve des morceaux de tissu. Le premier constat est que les figures ont une grande capacité à accepter des changements à l'intérieur de leur périmètre, en fait elles sont en constante mutation face à une sorte d'inertie du tissu. Le deuxième constat concerne la difficulté des figures à sortir de leurs limites et de dialoguer avec le contexte, la surface de contact entre figures et tissus devient certainement matière à réflexion et de projet.

Dans le chapitre suivant, nous allons analyser les figures et les quartiers à travers la reconstruction de l'évolution historique, la lecture de terrain et des interviews informelles.

Onze perimeter is sterk gekenmerkt door de aanwezigheid van bepaalde duidelijk gedefinieerde figuren, zoals het Becodok, het Vergotedok en de immense terreinen van T&T; alle drie getuigen ze van het industriële verleden van het kanaal (en deels van het huidige). Naast deze laatste kunnen we andere, kleinere maar binnen hun limieten evenzeer sterk gedefinieerde, figuren herkennen, zoals de gehelen van woningen op de plateaus Helihaven en Foyer.

Rondom deze figuren vinden we stukken van weefsel terug. De eerste vaststelling is dat de figuren een grote capaciteit hebben om verandering binnenin hun perimeter op te vangen, eigenlijk ondergaan ze een constante mutatie tegenover een soort inertie van het weefsel. De tweede bevinding betreft de moeilijkheid van de figuren om buiten hun grenzen te treden en in dialoog te gaan met de context; het contactoppervlak tussen figuren en weefsel wordt zeker en vast materie om over te reflecteren en voor een project.

In het volgende hoofdstuk zullen we de figuren en de wijken analyseren aan de hand van de reconstructie van de historische evolutie, de lezing van het terrein en informele interviews.



1771, Carte Ferraris/ Ferrariskaart



1810, Carte topographique de Bruxelles et de ses environs / relevée et dessinée par M. G. De Wautier/ Topografiekaart van Brussel en haar omgeving / opgeheven en getekend door M. G. De Wautier.



1846



1. Evolutions et Imaginaires

La carte de Ferraris montre le site en 1771: la vallée de la Senne et son caractère maraîcher, la Senne à ciel ouvert qui traverse la ville de Bruxelles, la chaussée d'Anvers comme seul élément de la future urbanité, le canal et l'ancien port de Sainte Catherine.

En 1810 un nouvel élément marque ce territoire, l'Allée Verte, lieu poétique de promenade et loisirs, une faible urbanisation le long de la chaussée d'Anvers apparaît.

La carte de 1846 témoigne du début du morcellement du territoire avec l'implantation des voies ferrées et la présence de la nouvelle gare de l'Allée Verte (mise en service en 1835 lors de l'ouverture de la première ligne de chemin de fer en Belgique et sur le continent), puis de la gare du Nord (qui va remplacer la gare de l'Allée Verte), de la Route des Palais (qui servait au roi pour se déplacer du palais royal de Bruxelles vers le palais de Laeken). L'urbanisation des faubourgs devient de plus en plus importante. La Senne est encore à ciel ouvert.

À la fin 1800 on envisage la création d'un nouveau port hors de la ville, en 1910 les bassins Vergote et Beco sont déjà en place, ainsi qu'un deuxième bassin parallèle à celui de Beco. La gare de marchandise de T&T est en fonction.

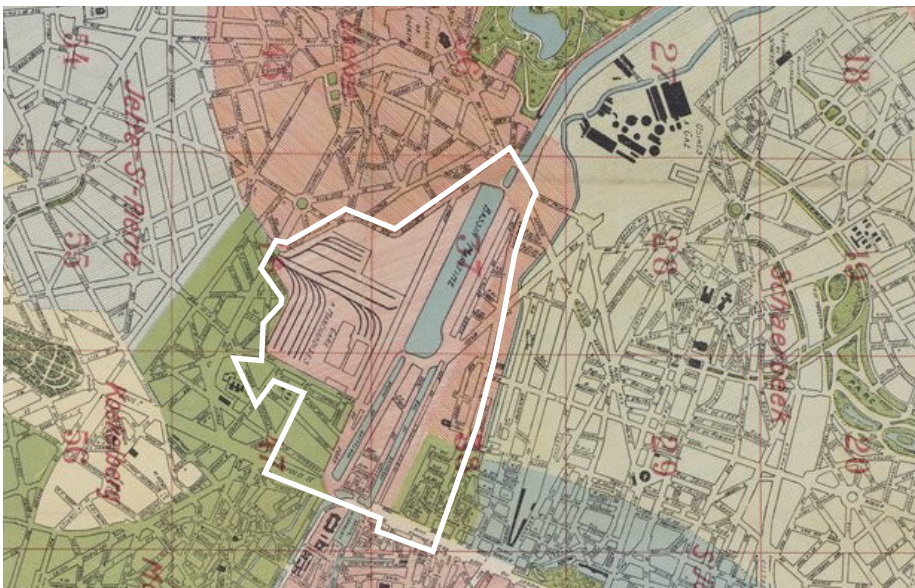
1. Evoluties en Verbeeldingen

De Ferraris-kaart toont de site in 1771: de vallei van de Zenne en haar moerassige karakter, de Zenne in de openlucht die de stad Brussel doorkruist, de Antwerpsesteenweg als enig teken van de toekomstige stedelijkheid, het kanaal en de oude haven van Sint-Katelijne.

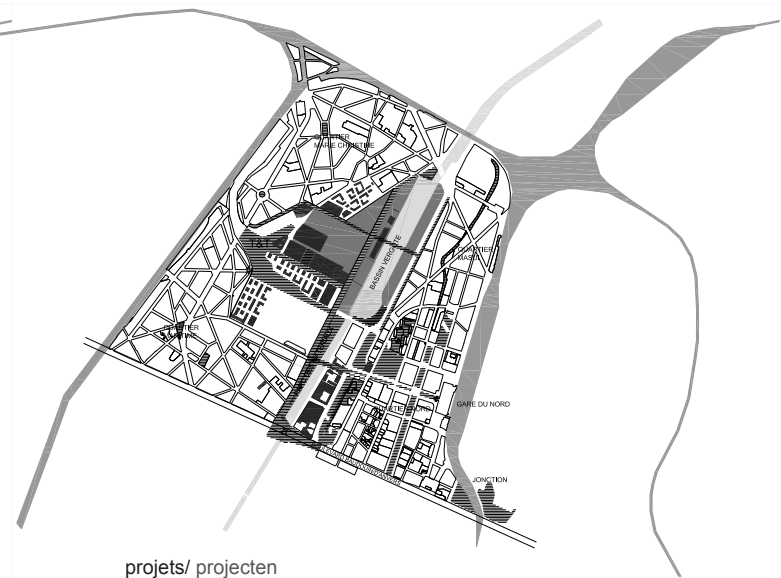
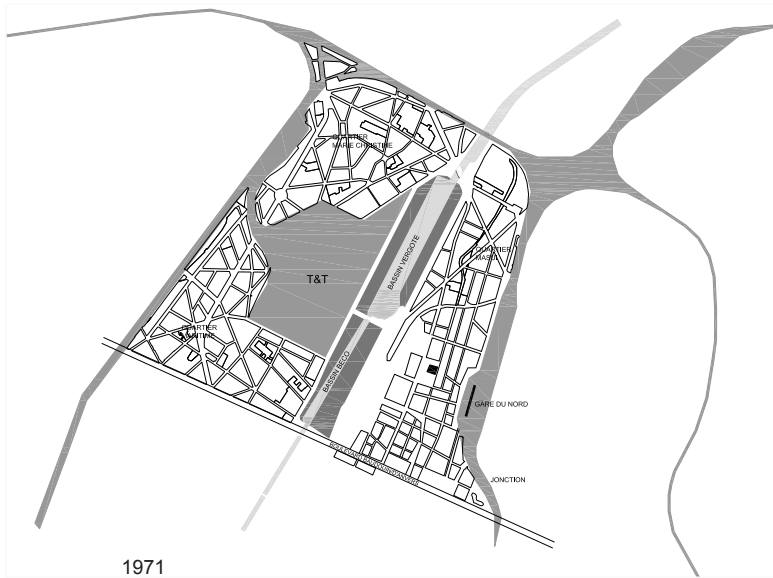
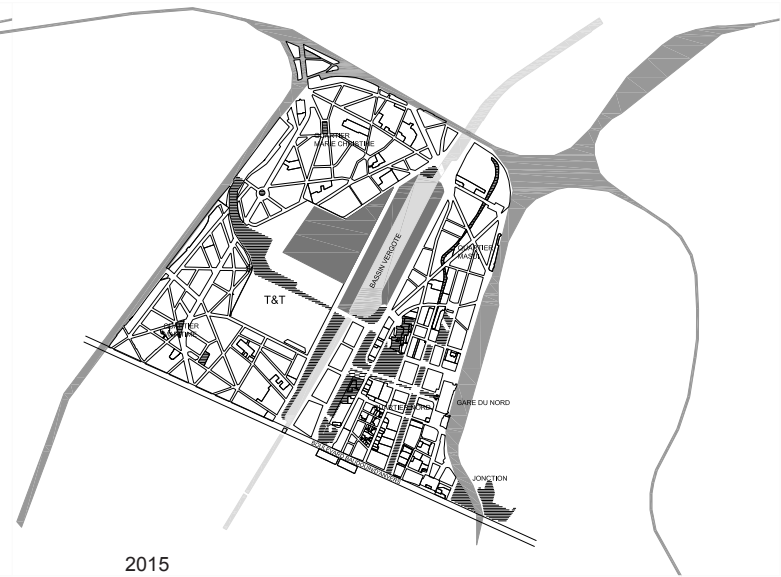
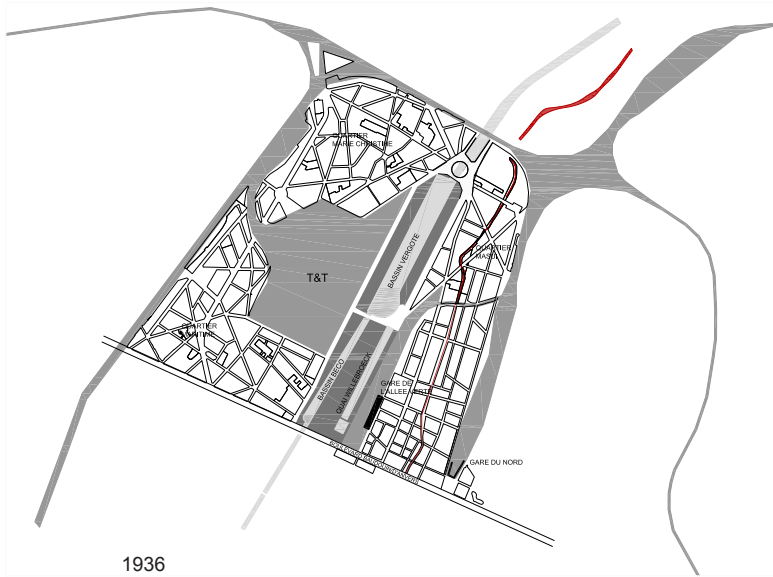
In 1810 markeert een nieuw element dit gebied, de Groendreef, een poëtische plek voor wandelingen en ontspanning; een zwakke verstedelijking verschijnt langs de Antwerpsesteenweg.

De kaart van 1846 getuigt van de start van de fragmentatie van het gebied met de aanleg van de spoorwegen en de aanwezigheid van het nieuwe station van de Groendreef (gebruiknaam in 1835 bij de opening van de eerste spoorweglijn in België en op het continent), vervolgens van het Noordstation (dat het station van de Groendreef zal vervangen), en van de Paleizenstraat (die dienst deed voor de koning om zich van het koninklijk paleis van Brussel naar het paleis van Laken te verplaatsen). De verstedelijking van de buitenwijken wordt steeds belangrijker. De Zenne is nog steeds in openlucht.

Eind 1800 overweegt men de oprichting van een nieuwe haven buiten de stad, in 1910 zijn het Vergotedok en het Becodok reeds aanwezig, net zoals een tweede dok parallel aan het Becodok. Het goederenstation van T&T is in gebruik.



1910, Plan de Bruxelles et ses faubourgs avec liste des rues/
Plan van Brussel en haar voorsteden met straten patroon



- Senne à ciel ouvert / Zenne in open lucht
- emprise ferroviaire / spooremlacement
- activités portuaires, industrielles et logistiques / haven -,
industriële - en logistieke activiteiten
- espaces verts existants et de projet /
bestaande en geplande groen ruimten
- bâtiments significatifs et principales transformations /
belangrijke gebouwen en voornaamste trasformaties

En 1936 les bassins Beco et Vergote sont totalement occupés par des activités portuaires, industrielles et logistiques, le Quai Willebroek est marqué par la présence d'un deuxième bassin (Belange) et d'une emprise ferroviaire. Trame viaire et typologies du quartier Nord sont encore préservées, la Senne est à ciel ouvert.

1971, le deuxième bassin du quai Willebroeck a été remblayé (1954), le bras de la voie ferrée disparaît, la superficie est utilisée comme hélicoptère (année '50) et espace de parking et stockage dans les années suivantes. Les travaux pour construire la jonction nord/midi ont démarré, la gare du Nord a été déplacée. La Senne est désormais mise en pertuis sous-terrain.

2015 : à partir des années 80-90, le quartier Nord est complètement reconfiguré, des nouvelles typologies et fonctions (bureaux), sont introduites. Ensuite démarre progressivement le projet de valorisation des terrains de T&T, projet mixte : logements, équipements logistiques et parc.

En parallèle, on prévoit la reconfiguration des quais du bassin Beco à travers le parc du Quai des Matériaux d'un côté et la programmation (une partie est déjà réalisée) de programmes mixtes côté Quai des Péniches

Le bassin Vergote reste pour sa part monofonctionnel même dans le futur proche.

La trame des quatre quartiers autour du périmètre CRU reste presque inchangée.

Cette évolution historique du territoire met en évidence le mouvement de déplacement progressif des activités économiques industrielles depuis le cœur de ville vers les faubourgs et son remplacement par un pôle administratif majeur et des fonctions urbaines.

In 1936 zijn het Beco- en Vergotedok volledig ingenomen door haven-, industrie- en logistieke activiteiten, de Willebroekkaai wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een tweede dok (Belange) en door een spoorwegeigendom. Stratenstramien en typologieën van de Noordwijk zijn nog bewaard, de Zenne loopt in openlucht.

1971: het tweede dok van de Willebroekkaai werd opgevuld (1954), de arm van de spoorweg verdwijnt, het gebied wordt gebruikt als helihaven (jaren '50) en parking- en stockageruimte in de daaropvolgende jaren. De werken voor de constructie van de verbinding noord-zuid zijn gestart, het Noordstation wordt verplaatst. De Zenne is voortaan ondergronds.

2015: vanaf de jaren 80-90 is de Noordwijk volledig geherconfigureerd, nieuwe typologieën en functies (kantoren) worden geïntroduceerd.

Vervolgens start geleidelijk aan het opwaarderingsproject van de terreinen van T&T, een gemengd project: huisvesting, logistieke voorzieningen en park.

Parallel voorziet men de reconfiguratie van de kaaïen van het Becodok door middel van het park van de Materialenkaai aan de ene kant en de programmatie (een deel is reeds gerealiseerd) van gemengde programma's aan de kant van de Akenkaai.

Het Vergotedok blijft op haar beurt monofunctioneel, zelfs in de nabije toekomst.

Het stramien van de vier wijken rondom de CRU-perimeter blijft nagenoeg ongewijzigd.

Deze historische evolutie van het territorium benadrukt de geleidelijke verplaatsing van de economische en industriële activiteiten van het hart van de stad richting buitenwijken en de vervanging door een groots administratief kwartier en stedelijke functies.



Arrivée / Aankomst

Départ / Vertre

2. Une balade

Après cette première analyse historique et spatiale, nous proposons de continuer ce rapport par une analyse de terrain sous forme de « balade ». Comme le disait Bernardo Secchi, l'urbanisme « se fait avec les pieds ». Nous avons donc, pendant plusieurs semaines, parcouru ce territoire urbain, nous l'avons mis à l'épreuve de nos chaussures, nous avons observé ses différents bâtiments, nous sommes allés à la rencontre de ses habitants et travailleurs, nous avons essayé ses commerces, parcouru ses espaces verts, testé les circulations douces, expérimenté les nuisances sonores ou olfactives, bref, nous nous sommes mis dans la peau de l'utilisateur quotidien de cet espace.

De cette balade ressort une série d'impressions, parfois subjectives, mais qui sont un témoignage de la réalité de terrain. Ce témoignage a ensuite été confronté à la perception des acteurs publics et privés, notamment lors du workshop organisé le 7 juillet 2016 mais aussi lors de rencontres bilatérales. Nous avons organisé le compte rendu de ce travail sur base des figures identifiées et des quartiers habités qui les entourent. De cette façon notre balade donne un regard à la fois sur les figures elles-mêmes, ainsi que sur les figures vues à partir des quartiers habités qui les entourent. Ce double regard nous semblait essentiel pour une mission comme le CRU.

2. Een wandeling

Na deze eerste historische en ruimtelijke analyse, stellen we voor dit verslag verder te zetten met een terreinanalyse in de vorm van een «wandeling». Zoals Bernardo Secchi het zei: stedenbouw «gebeurt te voet». We hebben dus gedurende verschillende weken dit stedelijk gebied doorlopen, we hebben het onderworpen aan de beproeving van onze schoenen, we hebben haar verschillende gebouwen geobserveerd, we hebben haar bewoners en werknemers ontmoet, we hebben haar winkels uitgeprobeerd, haar groene zones doorlopen, de zachte circulatie getest, de geluids- en geurhinder ervaren, kortom, we zijn in de huid van de dagelijkse gebruiker van deze ruimte gekropen.

Uit deze wandeling volgt een reeks impressies, soms subjectief maar die getuigen van de dagelijkse realiteit. Deze getuigenis werd vervolgens getoetst aan de perceptie van de publieke en private actoren, met name tijdens de workshop georganiseerd op 7 juli 2016, maar ook tijdens de bilaterale ontmoetingen. We hebben het verslag van dit werk georganiseerd op basis van de geïdentificeerde figuren en de bewoonde wijken die hen omringen. Op deze manier geeft onze wandeling tegelijkertijd een blik op de figuren zelf, alsook op de figuren gezien vanaf de omliggende bewoonde wijken. Deze dubbele blik leek ons essentieel voor een opdracht als de CRU.



Raimon Cariman Luypaerts

« Ca fait 15 ans qu'on parle de déménager l'entreprise. Apparemment c'est pour bientôt » / « Er wordt al 15 jaar gepraat over het verplaatsen van het bedrijf. Blijkbaar is het voor binnenkort »

« Le quartier change, ils construisent plein de logements partout, c'est une connerie. Les gens ne se mélangent pas et ça n'apporte rien au quartier » / « De wijk verandert, ze bouwen overal veel woningen, dat is onzin. Mensen gaan zich niet mengen en dat voegt niets toe aan de wijk »

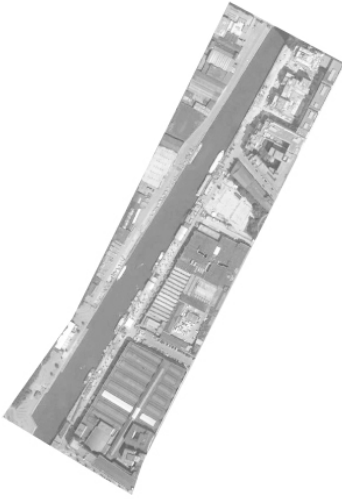
Fabienne Vancoile

Employée à la KBC/ werknemer bij de KBC

« Le sentiment d'insécurité est de plus en plus grand. Moi ça ne m'affecte pas mais les employés de la KBC vivent comme dans une forteresse, ils ne sortent jamais dans le quartier » / « Het gevoel van onveiligheid wordt steeds groter. Op mij heeft het geen invloed, maar medewerkers van KBC leven als in een fort, ze gaan nooit naar buiten in de buurt »



Bassin Beco/ Becodok



Le bassin Beco est en pleine mutation et c'est immédiatement perceptible sur le terrain. La vocation économique fait progressivement place à une nouvelle urbanité, offrant des espaces de qualité proches du centre à des fonctions nouvelles. On peut y voir des appropriations culturelles, sociales et festives. Bruxelles les bains est la plus connue, mais on retrouve également des occupations temporaires organisées par Bruxelles Environnement et l'association Toestand sur le quai des Matériaux, dont le magasin 4, de nombreux bateaux sont utilisés comme espaces de vie nocturne, profitant encore pour quelques temps de la relative absence d'habitants dans le voisinage direct. On observe néanmoins également les premiers projets immobiliers de grande ampleur impliquant une forte densification (la tour Up site est un signal inévitable de la transformation du quartier), la présence de nouveaux habitants et employés, mais aussi de nouveaux espaces publics autour de ces nouveaux projets, avec de nouveaux commerces et des terrasses de café le long de l'eau, chose encore rare à Bruxelles. Le contraste entre les nouveaux développements et les immeubles d'activités encore présents témoigne de l'importance de la dynamique de transformation en cours. Au delà, il y a bien sûr la promesse tranquille d'une nouvelle vie culturelle pour le bâtiment Citroën.

Ce nouvel ensemble en voie de construction est aujourd'hui caractérisé par une dynamique relativement autonome des réalités des quartiers environnants. En rive gauche, l'ensemble de bureaux de la KBC bloque psychologiquement et physiquement le lien naturel entre le quartier Maritime et le canal, et fonctionne largement en autarcie. En rive droite le quai de Willebroeck et la languette du parc Maximilien produit un effet similaire par rapport au quartier nord. Cette « coupure » est renforcée par le statut « moyen/haut de gamme » des logements produits et des commerces qui s'y installent, en décalage avec les logements et commerces des quartiers habités. On voit donc malgré le changement massif d'affectations et la « récupération urbaine » du bassin, celui-ci reste d'une certaine manière une coupure dans les dynamiques des quartiers, et fonctionne en relative autarcie.

Het Becodok is in volle verandering en dat is onmiddellijk waarneembaar op het terrein. De economische bestemming maakt geleidelijk aan plaats voor een nieuwe stedelijkheid, die kwalitatieve plekken dicht bij het centrum aan nieuwe functies biedt. We kunnen er aanpassingen voor cultureel, sociaal en feestelijk gebruik waarnemen. Brussel Bad is het meest gekende, maar we vinden er eveneens tijdelijke gebruiken georganiseerd door Leefmilieu Brussel en de associatie Toestand op de Materialenkaai, waaronder de Magasin 4; verschillende boten worden gebruikt als plekken voor het nachtleven, profiterend van de, voorlopig nog, relatieve afwezigheid van inwoners in de directe omgeving. Desalniettemin observeren we eveneens de eerste grootschalige vastgoedprojecten die een sterke verdichting impliceren (de toren Up-site is een onvermijdelijk signaal van de verandering van de wijk), de aanwezigheid van nieuwe bewoners en werknemers, maar ook nieuwe publieke ruimtes rondom deze nieuwe projecten, met talrijke winkels en caféterrasjes langs het water, een nog zeldzaam iets in Brussel. Het contrast tussen de nieuwe ontwikkelingen en de nog aanwezige gebouwen getuigt van het belang van de huidige transformatiedynamiek. Daarnaast is er natuurlijk de stille belofte van een nieuw cultureel leven voor het Citroëngebouw.

Dit nieuw ensemble in aanbouw wordt vandaag gekenmerkt door een dynamiek relatief losstaand van de realiteit van de omliggende buurten. Op de linkeroever blokkeert het kantorencomplex van KBC zowel psychologisch als fysiek de natuurlijke link tussen de Maritiemwijk en het kanaal, en functioneert het in grote mate in autarchie. Op de rechteroever veroorzaken de Willebroekkaai en de strook van het Maximiliaanpark een gelijkaardig effect voor de Noordwijk. Deze « kloof » is versterkt door het feit dat de gecreëerde huisvesting en de winkels die er zich vestigen tot het middel of hogere gamma behoren, in contrast met de huisvesting en winkels in de bewoonde wijken. We zien dus dat ondanks de grote verandering in gebruik en de « stedelijke recuperatie » van het dok, deze op een bepaalde manier een breuk in de dynamiek van de buurten blijft, en in relatieve autarchie functioneert.





Monsieur Ghysen - employé de CCB/ wernemer van CCB

« On comprend bien l'intérêt d'un accès au bassin pour les gens. Sur le principe nous ne voit pas de problème à laisser un accès aux quais, mais ça demanderait de sécuriser le passage et c'est loin d'être évident » / « We begrijpen best de interesse voor toegang tot het dok voor de mensen. In principe zien we het probleem niet om toegang tot de kaaien te geven, maar dat vraagt om het beveiligen van de passage en het is verre van evident »

Le bassin Vergote est très peu visible depuis les quartiers alentours. Entièrement privatisé par deux languettes d'activités économiques en rive gauche comme en rive droite la voie d'eau est masquée par de hautes grilles ou des murs et immeubles sur plus de 2km de linéaire de part et d'autre du canal. Les seuls points où l'on aperçoit furtivement la présence de l'eau sont les ponts des Armateurs et De Trooz. A ces deux abouts se trouvent de petits espaces publics isolés et mal aménagés autour du Monument au Travail et dans la courbe de giration. Ce dernier espace est pour le moment caché par des panneaux de publicités de grande dimension qui viennent terminer le linéaire de grilles de l'Allée Verte. Les abords du Monument au Travail, font l'objet d'une dynamique associative qui tente malgré le contexte difficile de valoriser le lieu.

Les activités économiques actuellement présentes sont :

- quatre cimenteries (Interbeton, CCB, Holcim, Distrimaco)
- un ferrailleur (Stevens),
- des espaces de stockage/vente de matériaux de construction (M-Pro dont le « Village de la construction » actuellement en chantier)
- un marchand de sable (Lomat)
- une petite zone de transbordement (DC Industrial)
- une société de production de films (Caviar)

Ces activités permettent pour la plupart une utilisation de la voie d'eau et une proximité avec la ville, ce qui peut être précieux en termes de gestion de marchandises, à condition toutefois qu'elles soient livrées dans une (ou en provenance d'une) destination finale à proximité immédiate à défaut de quoi on génère un trafic de camion important en centre-ville.

Ce contexte n'empêche pas le bassin Vergote de constituer un des paysages ou sites urbains les plus époustouflants de la Région. Sa longueur (943m) et surtout sa largeur (119m soit près de 3 fois la largeur du bassin Beco) en font un plan d'eau unique à Bruxelles qui donne des perspectives sur le quartier nord et le centre ville qui sont dignes des paysages de grandes villes portuaires. Ce paysage a, en lui même, un potentiel d'attractivité à caractère métropolitain. Il est difficile

Het Vergotedok is weinig zichtbaar vanaf de omliggende buurten. Volledig geprivatiseerd door twee stroken met economische activiteiten, zowel op de linker- als op de rechteroever, is de waterweg verborgen achter hoge hekken of muren en gebouwen over meer dan 2 km, lineair aan weerszijden van het kanaal. De enige punten waar men terluiks de aanwezigheid van het water waarneemt, zijn de Redersbrug en de De Troozbrug. Aan deze twee uiteinden bevinden zich kleine, geïsoleerde en slecht ingerichte publieke ruimtes rondom het Monument voor De Arbeid en in de zwaaihoek. Deze laatste ruimte is op dit moment verstopt door grote reclamepanelen die de lineariteit van de hekken van de Groendreef beëindigen. De randen van het Monument voor De Arbeid zijn het onderwerp van een associatieve dynamiek die, ondanks de moeilijke context, tracht de plek op te waarderen.

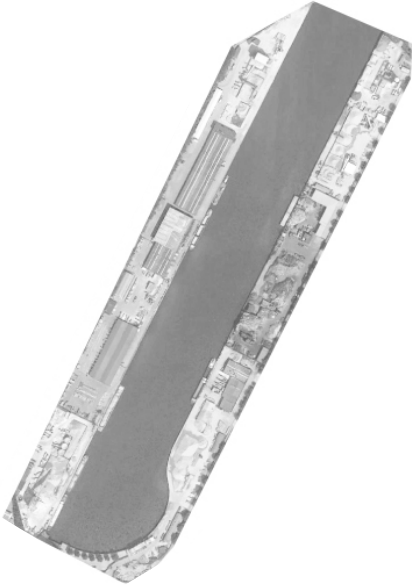
De vandaag aanwezige economische activiteiten zijn:

- * vier cementfabrieken (Interbeton, CCB, Holcim, Distrimaco)
- * een autokerkhof (Stevens)
- * ruimtes voor opslag/verkoop van bouwmaterialen (M-Pro waaronder het «Bouwmaterialendorp» momenteel in werf)
- * een zandhandelaar (Lomat)
- * een kleine overslagzone (DC Industrial)
- * een filmproductiebedrijf (Caviar)

Deze activiteiten kunnen voor het grootste deel gebruik maken van de waterweg en de nabijheid van de stad, wat waardevol kan zijn in termen van goederenbeheer, op voorwaarde echter dat ze geleverd worden op (of afkomstig zijn van) een eindbestemming in de directe nabijheid, anders genereert men een belangrijk vrachtverkeer in het stadscentrum.

Deze context belet het Vergotedok niet een van de meest adembenemende landschappen of stedelijke sites van het Gewest te vormen. Haar lengte (943m) en vooral haar breedte (119m of bijna drie keer de breedte van het Becodok) maken er een unieke watervlakte van in Brussel die uitzichten biedt op de Noordwijk en het stadscentrum het landschap van de grote havensteden waardig. Dit landschap heeft op zichzelf het potentieel van een grootstedelijke aantrekkelijkheid. Het is moeilijk om geen zekere vorm van frustratie te voelen in

Bassin Vergote/ Vergotedok



de ne pas ressentir une certaine forme de frustration relative à la déconnexion entre ce paysage et la ville. Les lieux où il est observable sont trop rares et mal aménagés. Aucune possibilité d'accès à ce paysage ou de franchissement n'existe sur les rives gauche et droite, et il n'y a pas de continuité de balade le long de l'eau, étant donné son utilisation économique.

On se trouve donc bel et bien confrontés à des intérêts légitimes qui pour le moment sont opposés : celui du maintien en centre-ville d'activités économiques et logistiques pourvoyeuses d'emplois et celui d'une valorisation paysagère pour répondre à des besoins sociaux des quartiers et de la ville. Une balance des intérêts qui est actuellement tranchée de manière claire en faveur des activités économiques.

Aujourd'hui, le quartier Marie-Christine qui est en voie de densification au travers du projet Tivoli (dont on voit les prémisses du chantier), et surtout le quartier Masui, constituent des poches urbaines très denses de part et d'autre du bassin mais sans connexions entre elles ou avec le bassin. Ces quartiers sont directement exposés et subissent les nuisances des activités économiques en termes de bruit (Interbeton par exemple est actif dès 7h du matin et jusqu'à 22h en soirée), de qualité de l'air (particules fines, poussières) et de trafic poids lourds. Cette situation génère toutefois peu de plaintes auprès des autorités portuaires et régionales du fait de l'ancienneté de ces activités et probablement aussi du fait qu'il s'agit de quartiers défavorisés.

La question des espaces publics autour du bassin et l'absence de franchissement du bassin sur près d'un kilomètre se pose de manière aiguë et impacte fortement la qualité de l'environnement habité, il faut aujourd'hui pour marcher le long du bassin ou en faire le tour s'armer de patience et avoir le cœur, les poumons et les oreilles solides.

verband met de scheiding tussen dit landschap en de stad. De plekken waar het waarneembaar is, zijn te zeldzaam en slecht ingericht. Er bestaat op de linker- en rechteroever geen enkele toegangsmogelijkheid tot dit landschap of mogelijkheid om over te steken, en er is geen continue wandeling mogelijk langs het water, gezien het economische gebruik.

We worden dus geconfronteerd met legitieme belangen die op dit moment tegengesteld zijn: deze van het behoud van economische en logistieke activiteiten in het stadscentrum als bron van werkgelegenheid en deze van een landschappelijke opwaardering om te beantwoorden aan de sociale noden van de buurten en van de stad. Een belangenevenwicht dat momenteel duidelijk overhelt in het belang van de economische activiteiten.

Vandaag bestaan de Maria-Christinawijk, die een verdichting ondergaat door het project Tivoli (waarvan we de eerste tekenen van de werf zien), en vooral de wijk Masui uit enerzijds zeer dichte kleine stadsdelen en anderzijds uit het dok, zonder verbinding tussen elkaar of met het dok. Deze wijken worden rechtstreeks blootgesteld aan en ondervinden hinder van de economische activiteiten in termen van geluid (Interbeton is bijvoorbeeld actief van 7u 's ochtends tot 22u 's avonds), luchtkwaliteit (fijnstof, stof) en vrachtverkeer. Deze situatie genereert echter weinig klachten bij de haven- en regionale autoriteiten gezien de ouderdom van deze activiteiten en waarschijnlijk ook gezien het feit dat het om achtergestelde buurten gaat.

Het vraagstuk van de publieke ruimte rondom het dok en het ontbreken van een oversteekplaats over ongeveer een kilometer stelt zich op een duidelijke manier en heeft een grote impact op de kwaliteit van de bewoonde omgeving; vandaag moet men zeer geduldig zijn en over een sterk hart, sterke longen en een stevig paar oren beschikken om langs of rondom het dok te stappen.



Le site de Tour et Taxis alimente les discussions urbanistiques depuis une trentaine d'années. Il appartient pour partie au développeur Extensa (35Ha) et pour partie au Port de Bruxelles (13Ha). La partie privée fait l'objet d'une réurbanisation active et très visible sur le terrain : rénovation des nombreux immeubles à caractère patrimonial (Entrepôt Royal, Sheds, Hôtel de la Poste...), construction du siège de Bruxelles Environnement, siège de l'administration flamande, construction en cours de logements du côté de la rue Picard (zone M), et la rénovation de la gare maritime est en passe de commencer. La qualité urbaine des projets d'espaces publics et des rénovations est assez remarquable, et donne au site un caractère qui contraste avec la réalité des quartiers voisins.

Le changement le plus visible pour les riverains et les utilisateurs du site est la création du nouvel espace vert, qui parcourt l'ensemble du terrain.

A côté du site privé, il y a un vaste terrain public qui comporte les entrepôts du centre TIR (entrepôtage et logistique routière) et une vaste zone en friche depuis plus de 30 ans (zone dite du TACT : Terrain adjacent au Centre Tir). Cette dernière est actuellement utilisée comme terrain d'entraînement par MSF et ponctuellement comme parking ou site de concert pour le Festival Couleur Café. Comme le bassin Vergote, les sites du TACT et du centre TIR, sont des reliquats de la vaste zone logistique « historique » qui ont été rattrapés par la développement urbain. Comme pour le bassin Vergote, un programme économique monofonctionnel y est développé, avec le défi de s'articuler au tissu urbain voisin. Aujourd'hui ces deux sites semblent être considérés comme une zone où on localise toute une série d'activités dont on ne veut plus ailleurs: garage délocalisé pour Citroën, entrepôts pour la Ville de Bruxelles, etc.

La nouvelle urbanisation constitue une atténuation importante des coupures urbaines générées par cet énorme terrain autrefois infranchissable. Dès à présent, grâce au nouveau parc, de nouvelles connections urbaines sont possibles notamment entre les stations de métro Pannehuis ou Belgica et l'avenue du Port. Une appropriation positive du parc est en cours avec notamment Parckfarm et une fréquentation importante de la partie ouest gérée par Bruxelles Environnement.

De Tour&Taxis-site voedt de discussies rond stedelijkheid sinds een dertigtal jaar. De site is deels in handen van de ontwikkelaar Extensa (35Ha) en deels van de Haven van Brussel (13Ha). Het private deel is voorwerp van een actieve en op het terrein zeer zichtbare re-urbanisatie: renovatie van de verschillende gebouwen van het patrimonium (het Koninklijk Pakhuis, de Sheds, het Hôtel de la Poste...), de bouw van de zetel van Leefmilieu Brussel, de zetel van de Vlaamse administratie, de lopende bouw van de huisvesting aan de Picardstraat (zone M), en de renovatie van het havenstation staat op het punt te starten. De stedelijke kwaliteit van deze publieke ruimten en renovatieprojecten is opmerkelijk, en geeft de site een karakter dat sterk contrasteert met de realiteit van de naburige buurten. De meest zichtbare verandering voor de bewoners en gebruikers van de site is de creatie van een nieuwe groene ruimte die over het gehele terrein loopt.

Naast de private site ligt een uitgestrekt publiek terrein dat de loodsen van het TIR-centrum (opslag en logistiek van wegen) omvat en een grote, meer dan 30 jaar braakliggende zone (zone genaamd TACT: terrein grenzend aan het TIR-centrum). Deze laatste wordt vandaag gebruikt als oefenterrein voor AZG en occasioneel als parking of concertzone voor het Couleur Café Festival. Net zoals het Vergotedok, zijn de sites van het TACT en TIR-centrum overblijfselen van de uitgestrekte « historische » logistieke zone die zijn ingehaald door de stadsontwikkeling. Zoals voor het Vergotedok, is er een monofunctioneel economisch programma ontwikkeld, met de uitdaging zich toe te spitsen op het naburig stedelijk weefsel. Vandaag lijken deze twee sites te worden beschouwd als een zone waar men een serie van activiteiten lokaliseert die men nergens anders wilt: een gedelocaliseerde garage voor Citroën, opslagplaatsen voor Stad Brussel, etc.

De nieuwe verstedelijking genereert een belangrijke afzwakking van de insnijding veroorzaakt door dit enorme, voorheen ontoegankelijke terrein. Dankzij het nieuwe park zijn vandaag nieuwe stedelijke verbindingen mogelijk, met name tussen de metrostations Pannenhuis of Belgica en de Havenlaan. Er is een positieve toe-eigening van het park gaande met Parckfarm en een belangrijk gebruik van het westelijk deel beheerd door Leefmilieu Brussel.



Malgré ces améliorations, les interfaces entre le site de Tour et Taxis et les quartiers alentours sont loin d'être satisfaisantes et rappellent la friche qui existait jusqu' à il y a peu:

- les grilles sont toujours présentes et le nombre d'accès au parc est encore trop limité ;
- le mur d'enceinte du côté de l'avenue du Port gagnerait aussi à être rendu plus perméable ;
- les espaces publics qui longent le site sont systématiquement dans un état de délabrement avancé (avenue du Port, Rue Picard, Square du Laekenveld, Pont du Jubilé, rue Claessens/Lefèvre) et sont encombrés de dépôts clandestins et de barrières Heras. Cette situation contraste avec les espaces de qualité aménagés dans le site mais aussi à la qualité générale des espaces publics dans les quartiers avoisinants généralement rénovés au travers des Contrats de Quartier ;
- les terrains et constructions qui font l'articulation entre les quartiers denses et le site sont très peu qualitatives sur tout le flanc nord du site (friche Ziegler utilisée comme parking à ciel ouvert, centre TIR...)

Ces défauts d'articulation liés aux phénomènes de barrière ou de cul de sac (le long de l'avenue du port, square du Laekenveld) empêchent pour le moment encore le site d'entrer pleinement dans la dynamique de la ville.

Ondanks deze verbeteringen zijn de grensvlakken tussen de Tour&Taxis-site en de rondom liggende buurten verre van bevredigend en herinneren ze aan het braakland dat tot voor kort bestond:

- * de hekken zijn nog steeds aanwezig en het aantal toegangen tot het park is nog te beperkt;
- * de buitenmuur aan de kant van de Havenlaan zou er ook voordeel bij hebben meer permeabel te worden gemaakt;
- * de publieke ruimtes die langs de site lopen zijn systematisch in een vergevorderde staat van verval (Havenlaan, Picardstraat, Square Laekenveld, Jubelfeestbrug, Claessensstraat/Lefèvrestraat) en zijn overvol met illegale depots en Heras-afsluitingen. Deze situatie staat in contrast met de kwaliteitsvolle ruimtes ontwikkeld op de site zelf, maar ook met de algemene kwaliteit van de publieke ruimtes in de naburige wijken, die doorgaans werden gerenoveerd in het kader van de Wijkcontracten;
- * de terreinen en constructies die de overgang maken tussen de dichte wijken en de site zijn zeer weinig kwalitatief over de volledige noordflank van de site (braakliggend Ziegler-terrein gebruikt als openluchtparking, TIR-centrum...)

Deze gebreken in articulatie gelinkt aan de barrière- of doodlopende stratenfenomenen (langs de Havenlaan, Square Laekenveld) verhinderen de site op dit moment om volledig in de dynamiek van de stad te treden.





Jean l'Olivier
Habitant Tour Hélicoptère / Inwoner van Helihaven toren :

« Beaucoup de traversées sont difficiles dans le quartier. Elles limitent la fluidité des déplacements pour accéder à des services ou d'autres quartiers » / « Veel oversteken in de buurt zijn moeilijk. Zij beperken de doorstroming van verplaatsingen en toegang naar diensten of andere gebieden »



Travailleuses sociales quartier Hélicoptère
Lhiving ASBL/ Maatschappelijk werkers van de Helihaven buurt
Lhiving ASBL

« Il y a très peu de commerces de proximité de qualité dans le quartier: cafés, supermarchés. Malgré la proximité du centre ville qui reste de l'autre côté du boulevard » / « Er is heel weinig lokale kwalitatieve winkels in de buurt: cafés, supermarkten. Ondanks de nabijheid van het centrum, dat aan de andere kant van de boulevard blijft »



Jean Luc Volange
Concièrge Tour Hélicoptère / Concièrge Helihaven Toren:

« L'esplanade au dessus de la dalle est trop sous-utilisée, elle pourrait être ouverte au public pour y développer des activités » / « Er wordt te weinig gebruik gemaakt van de esplanade bovenop het plateau, Ze zou open kunnen zijn voor het publiek om er activiteiten te ontwikkelen »



Yves Wauters
Ferme pédagogique du parc Maximilien/ Pedagogische boerderij van het Maximiliaan park

« Nous avons besoin d'espaces et de locaux pour développer pleinement nos activités de sensibilisation à la nature et à l'environnement. Notre localisation en plein cœur de la ville est une énorme plus-value en termes de proximité avec notre public ciblé » / « We hebben nood aan ruimte en lokalen om onze sensibiliserings' activiteiten naar de natuur en haar omgeving ten volle te ontwikkelen. Onze locatie in het hart van de stad is een enorme meerwaarde in termen van nabijheid van ons doelpubliek »

Dalle Héliport et dalle Foyer/ Helihaven-plateau en Foyer-plateau



Entre l'avenue de l'Héliport et l'allée verte commence une séquence urbaine rassemblant plusieurs objets urbains constituant ensemble une « figure » à traiter. La ferme Maximilien, les tours Héliport et leur dalle, la caserne de pompiers et la barre de logements rue du Frontispice, les écoles St Roch, le parc Maximilien lui-même morcelé en trois « îlots » séparés par le boulevard Bolivar et l'avenue de l'Héliport, et enfin la dalle des logements du Foyer. Cet ensemble particulièrement morcelé présente pourtant dans sa globalité un potentiel de superficie similaire au parc de Tour et Taxis. Il longe en parallèle la figure du bassin Beco, avec lequel les connections perpendiculaires sont particulièrement peu évidentes.

Chacun de ces objets urbains fonctionne de manière autonome et introvertie avec peu d'interactions avec son environnement. La ferme urbaine par exemple est entièrement grillagée et dialogue visuellement assez peu avec le quartier qui est pourtant son public cible. Son articulation avec l'ensemble Héliport, le centre ville et la station de métro est problématique et génère des espaces insécurisants. Les trois grands ensembles de barres de logements (Héliport, Foyer, Frontispice) connaissent des problèmes similaires de gestion de l'urbanisme de dalle (accès et utilisation de la dalle, connections urbaines, traitement des murs aveugles). Les écoles St Roch sont également construites sans rapport à la rue. Comme pour la ferme Maximilien, c'est un grillage haut et très peu qualitatif qui constitue l'interface cours de récré/boulevard. La caserne de pompiers constitue une coupure à un endroit stratégique, entre le quartier nord habité et le parc Maximilien. Et enfin le parc Maximilien lui-même souffre dans ses divers tronçons d'un aménagement sur-programmé (buttes, chemins, ponts, terrains de jeux, coupure des voiries) qui engendre une sensation de morcellement de l'espace, accentuée dans l'aménagement urbain.

Ce contexte donne une situation assez surréaliste de juxtaposition d'ensembles, d'activités, de fonctions, qui utilisent *grosso modo* le même espace mais ne dialoguent pas, voire même entrent en concurrence négative. C'est le cas par exemple avec la dalle des tours Héliport, qui accueille le parking des tours, et génère un long mur aveugle dans le parc. Ce long mur aveugle est particulièrement problématique en termes d'urbanité et de contrôle social. Ces concurrences négatives sont fréquentes et appellent sans doute une réflexion plus globale.

Tussen de Helihavenlaan en de Groendreef begint een stedelijke sequentie die, verschillende stedelijke objecten bijeenbrengend, in haar geheel een te behandelen «figuur» vormt. De boerderij Maximilien, de Helihaven-torens en hun plateau, de brandweerkazerne en strook van huisvesting in de Frontispiesstraat, de Saint Roch scholen, het Maximiliaanpark zelf dat gefragmenteerd is in drie «blokken» gescheiden door de Bolivarlaan en de Helihavenlaan, en tot slot het plateau van de woningen van de Foyer. Dit bijzonder gefragmenteerd ensemble toont in haar geheel nochtans een potentieel gebied gelijkend op het park van Tour&Taxis. Het loopt parallel aan de figuur van het Becodok, met hetwelk de dwarse verbindingen allesbehalve evident zijn.

Elk van deze objecten functioneert op een autonome en introverte manier, met weinig interactie met de omgeving. De stadsboerderij is bijvoorbeeld volledig omheind en treedt visueel behoorlijk weinig in dialoog met de buurt, die nochtans haar doelpubliek is. Haar verbinding met het Helihaven-geheel, het stadscentrum en het metrostation is problematisch en genereert onveilige ruimtes. De drie huisvestingsensembles (Helihaven, Foyer, Frontispies) kennen gelijkaardige beheerproblemen van de plateau-stedenbouw (toegang en gebruik van het plateau, stedelijke verbindingen, aanpakken van blinde muren). De Saint Roch scholen zijn eveneens gebouwd zonder link met de straat. Zoals bij de boerderij Maximilien, is het een hoog en weinig kwalitatief hek dat de interface tussen speelplaats en boulevard vormt. De brandweerkazerne vormt een insnijding op een strategische plaats, tussen de bewoonde Noordwijk en het Maximiliaanpark. En tot slot lijdt het Maximiliaanpark zelf met haar verschillende secties onder een overgeprogrammeerde inrichting (heuvels, paden, bruggen, speelterreinen, insnijdingen van wegen) die een gevoel van fragmentatie van de ruimte opwekt, geaccentueerd in de stedelijke ontwikkeling.

Deze context leidt tot de behoorlijk surrealistische situatie van de juxtapositie van ensembles, activiteiten en functies, die *grosso modo* dezelfde ruimte gebruiken, maar niet in dialoog treden, en zelfs in negatieve concurrentie met elkaar treden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het plateau van de Helihaven-torens, dat de parking van de torens begeleidt en een lange blinde muur genereert in het park. Deze blinde muur is uitermate problematisch in termen van stedelijkheid en sociale controle. Deze negatieve concurrentie komt frequent voor en vraagt zonder twijfel om een meer globale reflectie.





*Habitants Masui
(chaussée
d'Anvers) /
Inwoner van
Masui (Antwerpse
steenweg)*

*« Le quartier a
bien évolué ces
dernières années.
Il reste un gros
problème de saleté
et de dépôts » /
« De wijk is positief
geëvalueerd
gedurende de
laatste jaren. Er
blijft een groot
probleem van stof
en vuildeeltjes »*



*Mathieu Staszewski - Coordinateur
du Centre Pôle Nord / Coordinator
van Centre Pôle Nord:*

*« Le Centre Pôle Nord offre de grands
espaces intérieurs de qualité pour
des activités sportives et culturelles.
Notre objectif est d'essayer d'attirer
les habitants du quartier par le biais
du sport pour ensuite les sensibiliser
aux activités culturelles. Sur ce plan,
il reste beaucoup à faire. En effet,
le Centre est assailli de demandes
pour le foot et les arts martiaux,
mais lorsqu'il y a quelques mois on a
organisé une exposition regroupant
une quarantaine d'artistes de
qualité, on a à peine eu 200 visiteurs
en un week-end » / « Het Centre
Pôle Nord biedt grote kwalitatieve
binnenruimtes aan voor sport en
culturele activiteiten. Ons doel is om
bewoners van de wijk aan te trekken
door middel van sport en hen zo
te sensibiliseren voor culturele
activiteiten. In werkelijkheid wordt
het Centrum bestormd door vragen
voor voetbal en vechtkunsten
maar sinds enkele maanden
organiseren we een expositie die
een veertigtal kwalitatieve artiesten
bijeenbrengt. We hebben moeite
gehad om 200 bezoekers per
weekend te bereiken »*

Au delà des figures importantes identifiées viennent se greffer la « chair » des quartiers Nord, Masui, Marie-Christine et Maritime. Ces quartiers sont caractérisés tous les quatre par un trait commun : une forte sensation d'enclavement et de ruptures urbaines. Insérés chacun dans des mailles d'infrastructures ferroviaires ou ensembles économiques, ils ont souvent peu de connexions avec les quartiers voisins et fonctionnent en vase clos sans disposer à proximité de tous les services utiles à une vie urbaine de qualité.

Le **quartier Nord**, est un résidu de l'ancien tissu du quartier nord (démoli pour faire place au quartier administratif), situé entre la chaussée d'Anvers, la petite ceinture l'avenue de l'Héliport et la rue Simons. Il est constitué d'un collage entre des maisons unifamiliales témoins de l'ancien tissu et d'immeubles plus récents (1970-2000) peu homogènes et de qualité aléatoire. De nombreux chancres restent présents dans le quartier. Certains commerces de proximité se sont localisés de préférence autour de la petite placette et de l'église Saint Roch, fonctionnant beaucoup avec le personnel des bureaux. La sensation d'enclavement du quartier est très forte de chaque côté :

- les rues aboutissant sur la petite ceinture (Héliport, Frontispice, Angle) finissent face à la trémie de tunnel qui rend le franchissement vers le pentagone impossible ;
- la caserne Héliport et les barres Héliport forment des ensembles de grande dimension qui séparent le quartier du parc Maximilien et du bassin Beco ;
- l'ensemble de bureaux du boulevard Albert II et du boulevard Bolivar coupe la continuité urbaine tant vers le Nord que vers l'Est

Le **quartier Masui** autour de la rue Masui et le nord de la chaussée d'Anvers, constitue une poche urbaine particulièrement défavorisée, composée d'immeubles mitoyens anciens et d'un espace public de faible qualité. Le quartier a été particulièrement touché par la récente crise des migrants et continue à servir de porte d'entrée à la ville à de nombreux

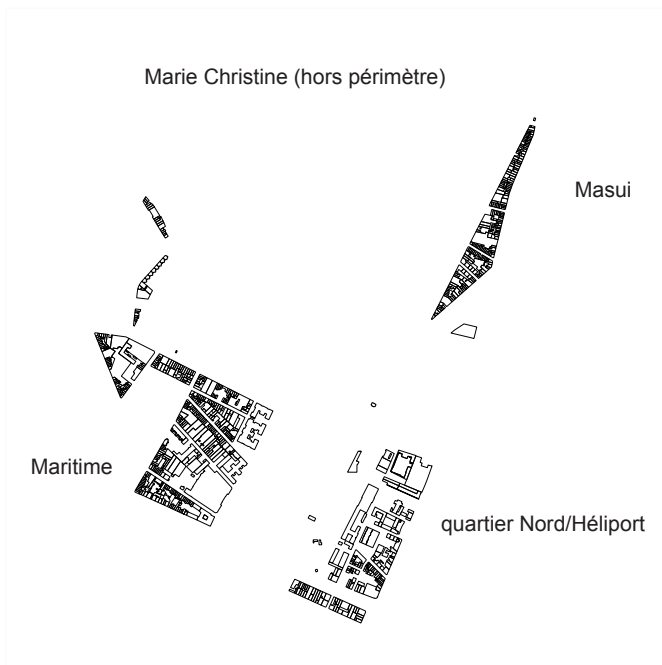
Bovenop de belangrijke geïdentificeerde figuren ent zich de «huid» van de wijken Noord, Masui, Maria-Christina en Maritiem. Deze wijken worden alle vier gekarakteriseerd door een gemeenschappelijk kenmerk: een sterk gevoel van isolatie en stedelijke breuken. Allen ingevoegd in een net van spoorweginfrastructuren of economische gehelen, hebben ze vaak nauwelijks een connectie met de naburige wijken en functioneren ze in isolatie, zonder in de directe nabijheid te beschikken over alle diensten nodig voor een kwaliteitsvol stadsleven.

De Noordwijk is een overblijfsel van het oude weefsel van de noordelijke wijk (afgebroken om plaats te maken voor het administratief kwartier), gesitueerd tussen de Antwerpsesteenweg, de Kleine Ring, de Helihavenlaan en de Simonsstraat. De wijk bestaat uit een collage van eengezinswoningen, als getuigen van het vroegere weefsel, en meer recente gebouwen (1970-2000), weinig homogeen en van wisselvallige kwaliteit. Verschillende plagen blijven aanwezig in deze wijk. Bepaalde lokale winkels hebben zich bij voorkeur rond het kleine pleintje en de Sint-Rochuskerk gevestigd, profiterend van de werknemers van de omliggende kantoren. Het gevoel van isolatie van de wijk is aan elke kant sterk voelbaar:

- * de straten die naar de Kleine Ring leiden (Helihaven, Frontispies, Hoek), monden uit op de trechter van de tunnel, die de oversteek naar de vijfhoek onmogelijk maakt.
- * de Helihaven kazerne en de Helihaventorens vormen zeer grote complexen die de wijk scheiden van het Maximiliaanpark en het Becodok.
- * de kantorencomplexen aan de Koning Albert II laan en Bolivarlaan doorsnijden de stedelijke continuïteit zowel naar het noorden als naar het oosten toe.

De **Masui wijk**, gesitueerd rondom de Masuistraat en het noorden van de Antwerpsesteenweg, vormt een zeer achtergesteld stedelijk deel, bestaande uit oude aan elkaar grenzende gebouwen en een weinig kwaliteitsvolle publieke

Quatre quartiers / Vier wijken



primo-arrivants. Ici aussi l'enclavement urbain est fort marqué, par les infrastructures ferroviaires au nord et à l'est, par la mono-fonctionnalité du quartier nord au sud, et surtout par le complexe et les nuisances du bassin Vergote et de l'Allée Verte à l'ouest.

Le **quartier Marie-Christine** constitue la frontière nord ouest de notre périmètre d'étude. Ensemble urbain du 19^e siècle est d'une qualité plus importante que les quartiers précédents. Il présente une corniche surplombant le site de Tour et Taxis, avec de très belles vues, mais peu de connexions avec celui-ci. Certaines seront aménagées, notamment dans l'axe de la rue de Molenbeek (démolition de la passerelle du centre TIR). D'autres points d'accès pourraient être créés ou améliorés (Ziegler, ponts, etc). On y retrouve le développement du site Tivoli avec le centre d'entreprises Greenbizz et les nouveaux logements (400 logements dont le chantier va démarrer cette année). Le quartier est également enclavé par le chemin de fer à l'ouest et par le domaine royal de Laeken au nord.

Le **quartier Maritime** est la partie de Molenbeek située entre le site de Tour et Taxis et le centre historique de la commune, structurée par la rue de Ribaucourt. Le quartier est composé d'un tissu urbain mixte de logements et entrepôts industriels ou équipements dans le bas du quartier, et d'un tissu plus bourgeois autour du boulevard du Jubilé. Ayant fait l'objet de plusieurs contrats de quartier, il dispose d'équipements de proximité nombreux et d'espaces publics en bon état. Les continuités et articulations du quartier avec le bassin Béco sont systématiquement coupées par les ensembles de bureaux très fermés qui vivent en autarcie et l'avenue du Port difficilement franchissable.

ruimte. Deze wijk werd in het bijzonder getroffen door de recente migratiecrisis en blijft voor veel nieuwkomers dienst doen als poort naar de stad. Ook hier is het stedelijke isolement duidelijk gemarkeerd, door de spoorweginfrastructuren in het noorden en oosten, door de monofunctionaliteit van de wijk en vooral door het complex en de bijhorende hinder van het Vergotedok en de Groendreef in het westen.

De Maria-Christinawijk vormt de noord-westelijke grens van ons studiegebied. Het 19^e eeuwse Stedelijk ensemble is van kwaliteit belangrijker dan de voorgaande wijken. Deze stelt zich als een soort boord, overhangend op de site van Tour&Taxis, met zeer mooie zichten op, maar weinig verbindingen met deze site. Enkelen zullen worden ingericht, met name op de as van de Molenbeekstraat (afbraak van de passerelle van het TIR-centrum). Andere toegangspunten zouden kunnen worden gecreëerd of verbeterd (Ziegler, bruggen, etc.). We vinden er de ontwikkeling van de Tivoli-site met het bedrijfencentrum Greenbizz en de nieuwe huisvesting (400 woningen waarvan de werf dit jaar zal starten). De wijk is eveneens geïsoleerd door de spoorweg in het westen en door het Koninklijk Domein van Laken in het noorden.

De Maritiemwijk is het deel van Molenbeek gesitueerd tussen de Tour&Taxis-site en het historisch centrum van de gemeente, gestructureerd door de Ribaucourtstraat. De wijk bestaat uit een gemengd stedelijk weefsel van woningen en industriële loodsen of voorzieningen in het onderste gedeelte van de wijk en uit een meer bourgeois weefsel rondom de Jubelfeestlaan. Na het onderwerp van verschillende wijkcontracten te zijn geweest, bezit de wijk veel lokale faciliteiten en publieke ruimtes in goede staat. De continuïteit met en de verbinding van de wijk naar het Becodok is systematisch doorsneden door de zeer gesloten kantoorcomplexen die autonoom leven en de moeilijk oversteekbare Havenlaan.

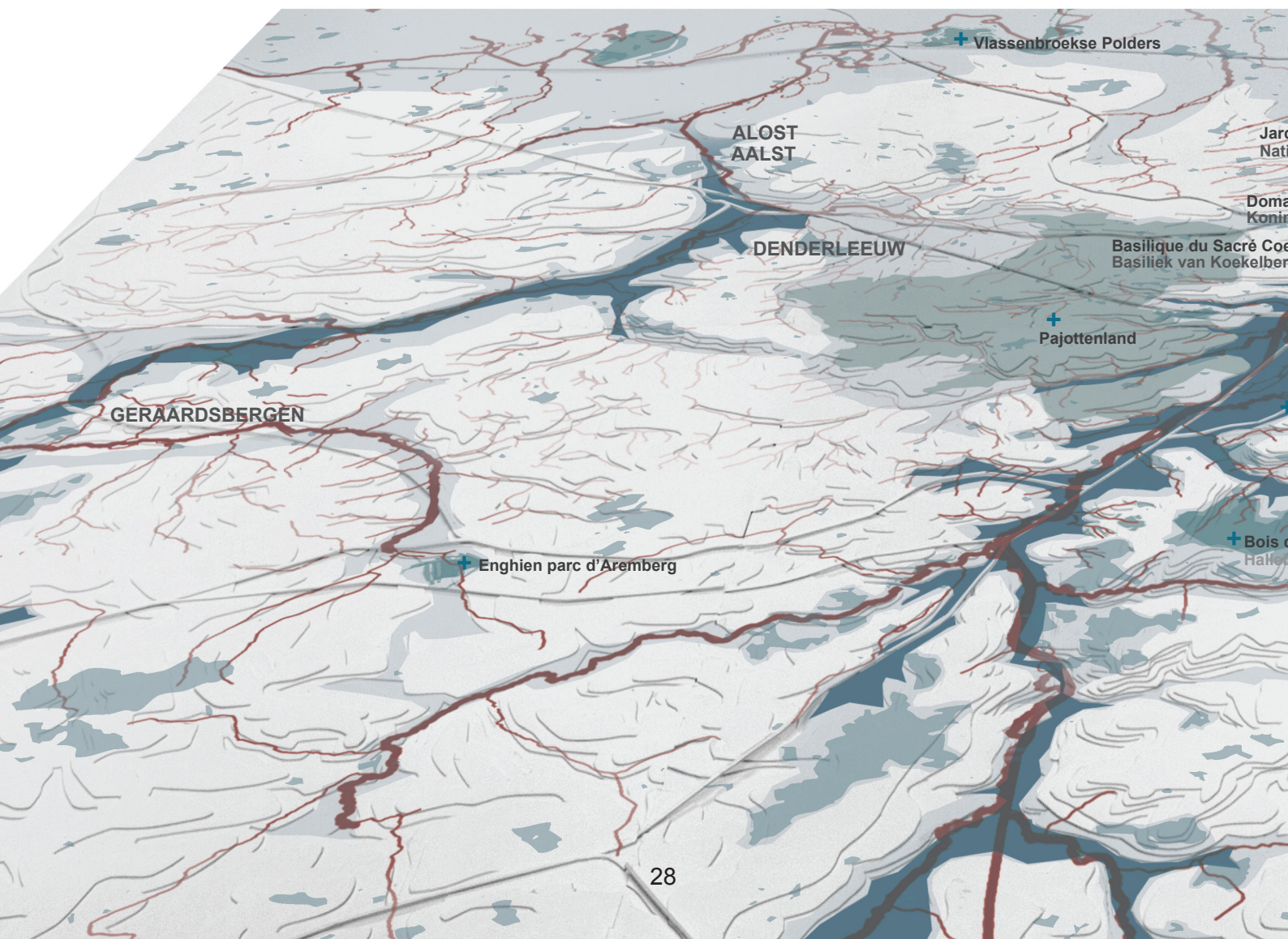




**2. Visions /
2. Visjes**



La Métropole Horizontale : une vision pour Bruxelles 2040/
De Horizontale Metropool : een visie voor Brussel 2040
@Studio Secchi-Vigano

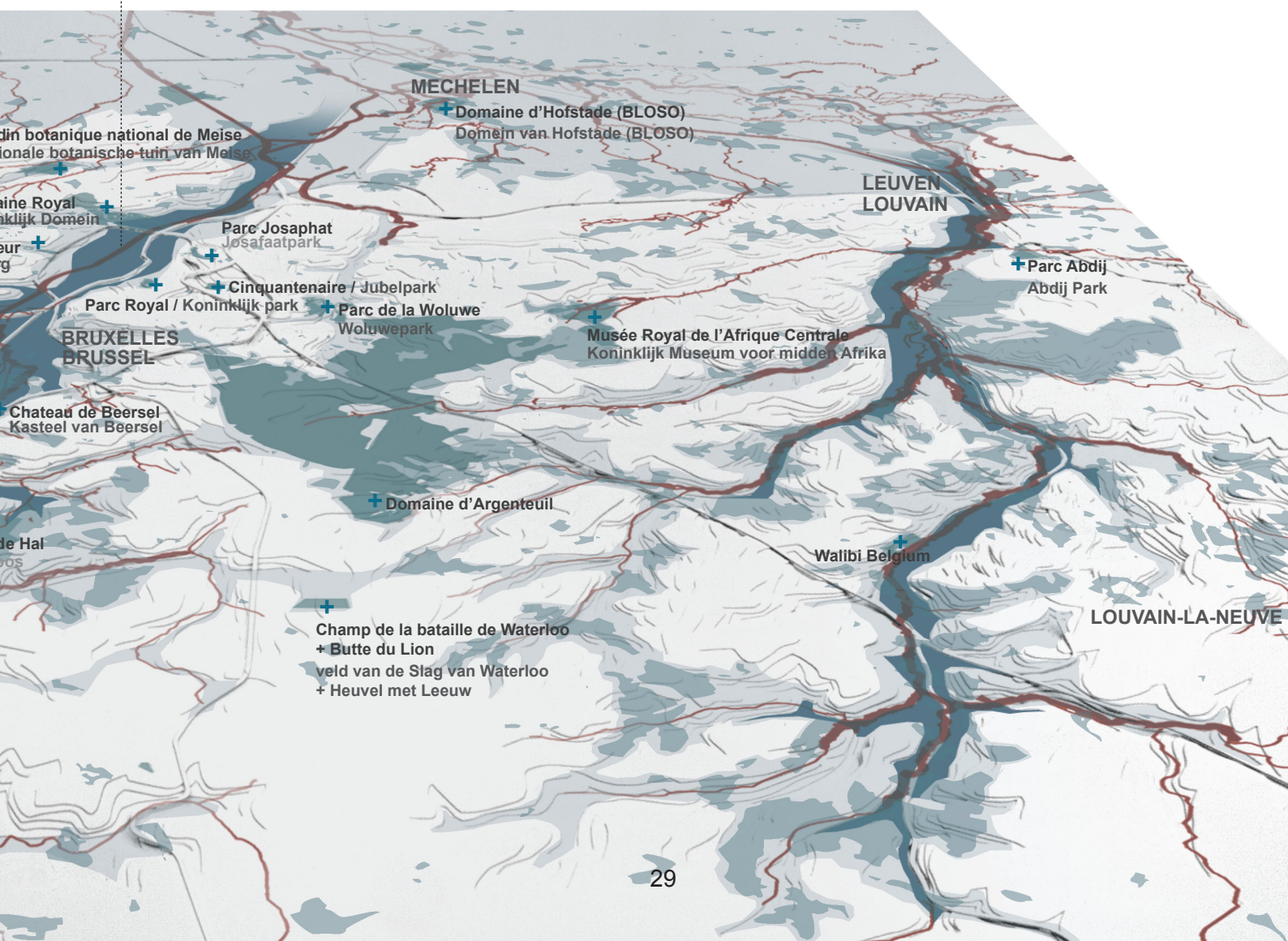


2. Visions/ 2. Visies

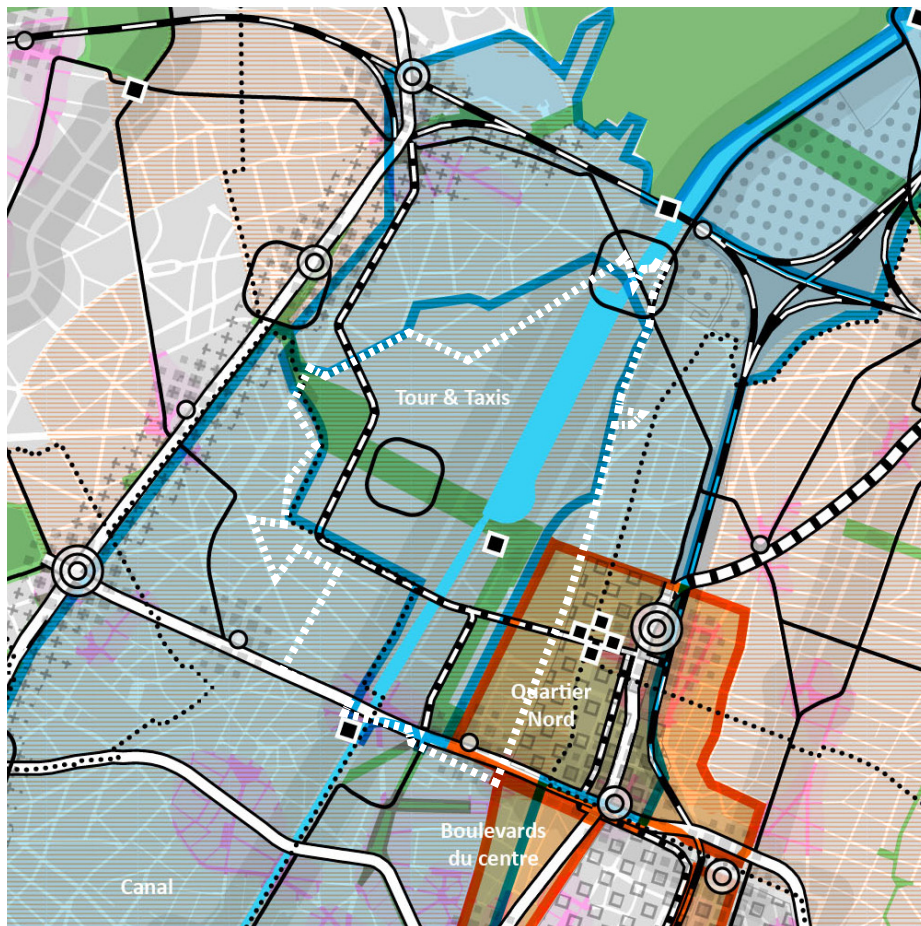
Plusieurs visions ont été déposées ces dernières années sur le périmètre, certaines sont des visions métropolitaines, certaines sont plus liées à la présence du canal, toutes concordent vers la considération que cette zone est de plus en plus urbaine et centrale. Toutes aussi acceptent la forte mixité présente sur le site, témoin d'une importante histoire industrielle et économique. Chacune est porteuse d'une idée forte. Dans les pages suivantes, un extrait des images qui représentent ces idées à travers les principaux outils de programmation : le PRDD, le PRAS, les PPAS, le Plan guide, le Plan Canal et le Masterplan du Port.

De laatste jaren werden op onze site verschillende visies ontwikkeld, sommigen zijn grootstedelijke visies, anderen zijn meer gericht op de aanwezigheid van het kanaal, allen stemmen ze in met de overweging dat deze zone steeds meer stedelijk en centraal is. Allen erkennen ook de sterke mix aanwezig op de site, getuigend van een belangrijke industriële en economische geschiedenis. Elk is drager van een sterk idee. Op de volgende bladzijden vindt u een uittreksel van de beelden die deze ideeën representeren aan de hand van de belangrijkste programmatie-instrumenten: het GPDO, het GBP, de BBP, het Gids-plan, het Kanaalplan en het Masterplan van de Haven.

CRU 1 / SVC 1



CARTE 01 : PROJET DE VILLE / KAART 01 : STADSPROJECT



CARTE 02 : CADRE DE VIE / KAART 02 : LEEFOMGEVING



1. PRDD

Le projet de PRDD a fait l'objet d'une validation sous la législature 2009-2014. Le texte a été reformatté et soumis à l'enquête publique, du 13 janvier 2017 au 13 mars 2017.

La carte de synthèse du projet de PRDD reprend ainsi en plan le modèle de développement territorial multipolaire qui est inclus dans la vision du document. Il identifie ainsi un certain nombre de zones stratégiques qui doivent servir de levier pour le développement de la région. Le principe est de valoriser les centralités secondaires, autour de pôles de développement où l'on retrouverait une densité de fonctions, des équipements, du logement, et une desserte en transports publics.

Dans le périmètre du CRU1, ces zones stratégiques sont bien évidemment la grande zone du canal avec Tour et Taxis (pôle de développement prioritaire), et le quartier nord (pôle de développement spécifique).

Dans cette même logique de valoriser les centralités locales, le plan prévoit des « noyaux d'identité locale » à créer sur Tour et Taxis, mais aussi sur le square De Trooz, ce qui est intéressant en lien avec l'appropriation associative qui est en cours.

La carte du maillage vert est intéressante pour notre périmètre. La stratégie générale de cette carte consiste à faire percoler le développement de la promenade verte de la deuxième couronne au centre ville, par des parcours vert piétons/cyclistes de qualité. Ces couloirs sont déjà largement en cours de création dans le périmètre, avec le parc L28 et le parc de Tour et Taxis d'un côté, ou le parc de la Senne dans le quartier Masui de l'autre côté. Il est intéressant de noter que le parc Maximilien est indiqué également pour prolonger le maillage vert du quartier des quais dans le pentagone, vers le nord de la région.

Enfin dans une logique de désenclavement des quartiers, le PRDD prévoit également un certain nombre de passerelles nouvelles sur le canal. Outre la passerelle Picard déjà en projet, il prévoit également une traversée du bassin Vergote, à priori dans l'axe de la rue Dieudonné Lefebvre. Si celle-ci semble peu compatible avec le projet de village des matériaux, le principe de la passerelle sur le bassin reste un objectif intéressant à terme.

1. GDPO

Het GPDO-project was het object van een validatie in de legislatuur 2009-2014. De tekst wordt werdt geherformateerd en onderworpen aan een publieke enquête, van 13 januari 2017 tot 13 maart 2017.

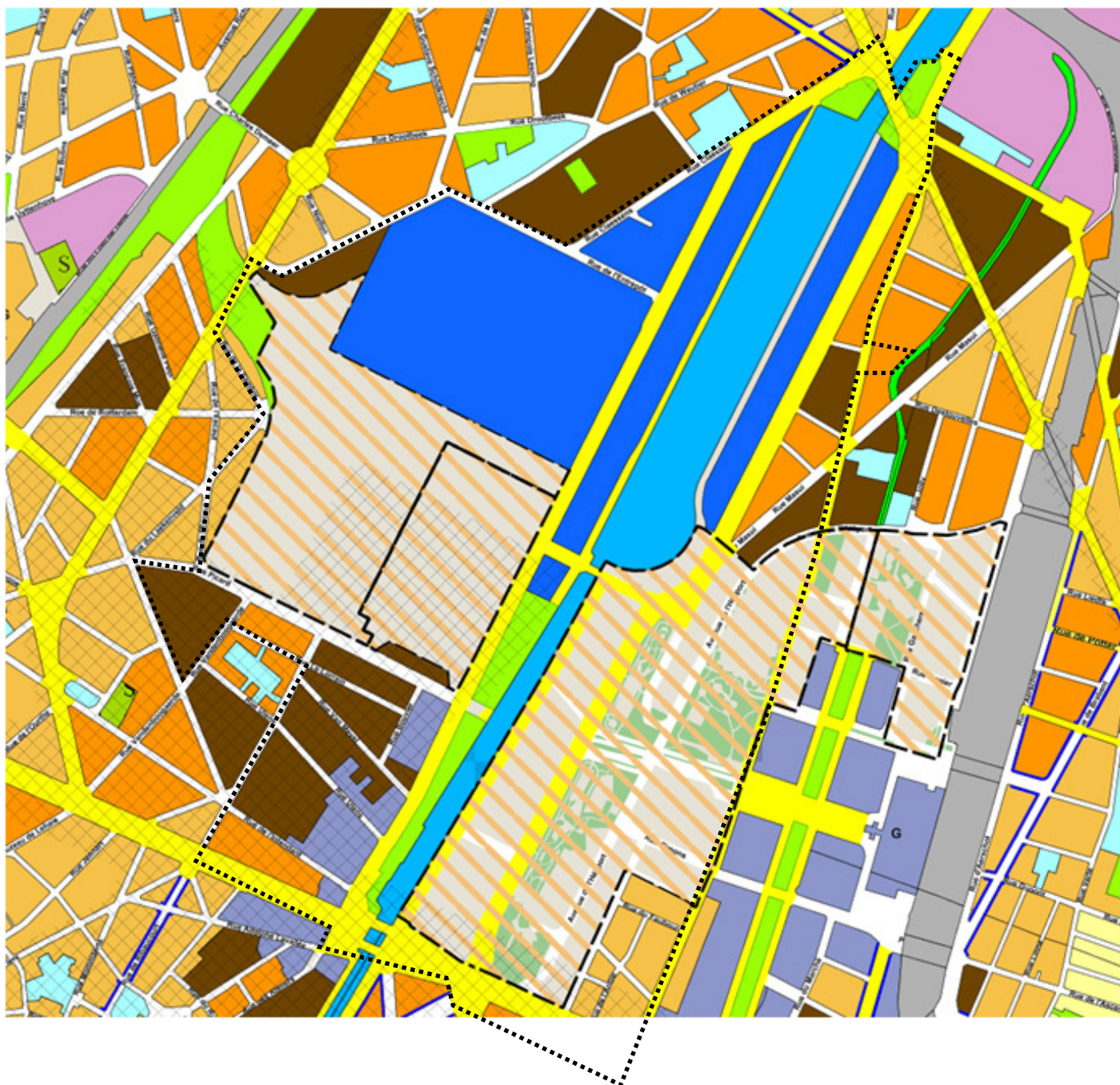
De synthesekaart van het GPDO-project herneemt in haar plan het model van territoriale multipolaire ontwikkeling dat is toegevoegd aan de visie van het document. Zo identificeert het een aantal strategische zones die als hefboom voor de ontwikkeling van de regio moeten dienen. Het principe steunt op het opwaarderen van de secundaire centraliteiten, rondom ontwikkelingspolen waar men een hoge dichtheid van functies, faciliteiten, huisvesting en openbaar vervoer zou terugvinden.

Binnen de perimeter van de SVG1 zijn deze zones vanzelfsprekend de grote zone van het kanaal met Tour&Taxis (prioritaire ontwikkelingspool), en de Noordwijk (specifieke ontwikkelingspool).

In diezelfde logica van het opwaarderen van lokale centraliteiten, voorziet het plan in het creëren van «kernen van lokale identiteit» op Tour&Taxis maar ook op het plein De Trooz, wat interessant is in verband met de associatieve goedkeuring die lopende is.

De kaart over het groene netwerk is interessant voor onze site. De algemene strategie van deze kaart bestaat erin de ontwikkeling van de groene promenade te laten doorsijpelen van buitenring (R0) naar het stadscentrum, door middel van kwaliteitsvolle groene voetgangers-/fietsersstrajecten. Deze corridors zijn al uitgebreid in de maak binnen de perimeter, met het park L28 en het park van Tour&Taxis enerzijds, of het park van de Zenne in de wijk Masui anderzijds. Interessant om op te merken is dat het Maximiliaanpark eveneens wordt aangeduid om het groene net van de wijk te verlengen van de kaaien tot in de vijfhoek, richting het noorden van de regio.

Tot slot voorziet het GPDO, binnen de logica van de ontsluiting van de wijken, eveneens een aantal nieuwe passerelles over het kanaal. Behalve de reeds voorziene Picardbrug, voorziet ze ook een oversteek voor het Vergotedok, in eerste instantie in het verlengde van de Dieudonné Lefèvrestraat. Hoewel dit moeilijk verenigbaar lijkt met het project van het Bouwmaterialendorp, blijft de idee van een oversteek over het dok op termijn een interessant objectief.



GENERALITES

-  LIMITE REGIONALE
-  LIMITE COMMUNALE
-  EAU

AUTRES ZONES

-  ZONES D'INTERET REGIONAL
-  ZONE D'INTERET REGIONAL A AMENAGEMENT DIFFERE
-  ZONE DE RESERVE FONCIERE
-  ZONES D'INTERET CULTUREL, HISTORIQUE, ESTHETIQUE OU D'EMBELLISSEMENT

AFFECTATIONS

- ZONES D'HABITAT**
 -  ZONES D' HABITATION A PREDOMINANCE RESIDENTIELLE
 -  ZONES D'HABITATION
- ZONES DE MIXITE**
 -  ZONES MIXTES
 -  ZONES DE FORTE MIXITE
- ZONES D'INDUSTRIES**
 -  ZONES D'INDUSTRIES URBAINES
 -  ZONES D'ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORTS
- AUTRES ZONES D'ACTIVITES**
 -  ZONES ADMINISTRATIVES
 -  ZONES D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC

ZONES VERTES

-  ZONES VERTES
-  ZONES VERTES DE HAUTE VALEUR BIOLOGIQUE
-  ZONES DE PARCS
-  DOMAINE ROYAL
-  ZONES DE SPORTS OU DE LOISIRS DE PLEIN AIR
-  ZONES DE CIMETIERES
-  ZONES FORESTIERES
-  ZONES AGRICOLES

2. PRAS

Le PRAS témoigne du caractère tout à fait particulier du périmètre d'étude. Ainsi le périmètre d'étude regroupe pas moins de 3 ZIR (n°1, n°6A et n°6B). En outre le PRAS génère de grandes zones monofonctionnelles sur le quartier Nord, le long de l'avenue du Port et surtout autour du bassin Vergote et du centre TIR.

Suite à sa dernière réforme, le PRAS autorise le logement comme affectation principale dans les zones administratives ce qui a pour effet de réduire le caractère monofonctionnel de ces zones. Un effet déjà très concret existe avec la reconversion en logement d'un immeuble de bureaux de la KBC le long de l'avenue du Port.

Autre effet, de la dernière modification, l'inscription en espaces vert de la rive gauche du bassin Beco, de la partie ouest du parc de Tour et Taxis et du Parc de la Senne.

Le maintien des affectations purement portuaires et logistiques sur les deux rives du bassin Vergote, mais aussi sur les terrains du TACT/TIR ainsi que sur l'îlot compris entre les rues Claessens, de la Navigation et du Port, exclut toute mixité sur ces zones et rend la cohabitation avec les espaces densément habités autour peu évidente (projet Tivoli, site de Tour et Taxis, quartier Masui et Marie Christine).

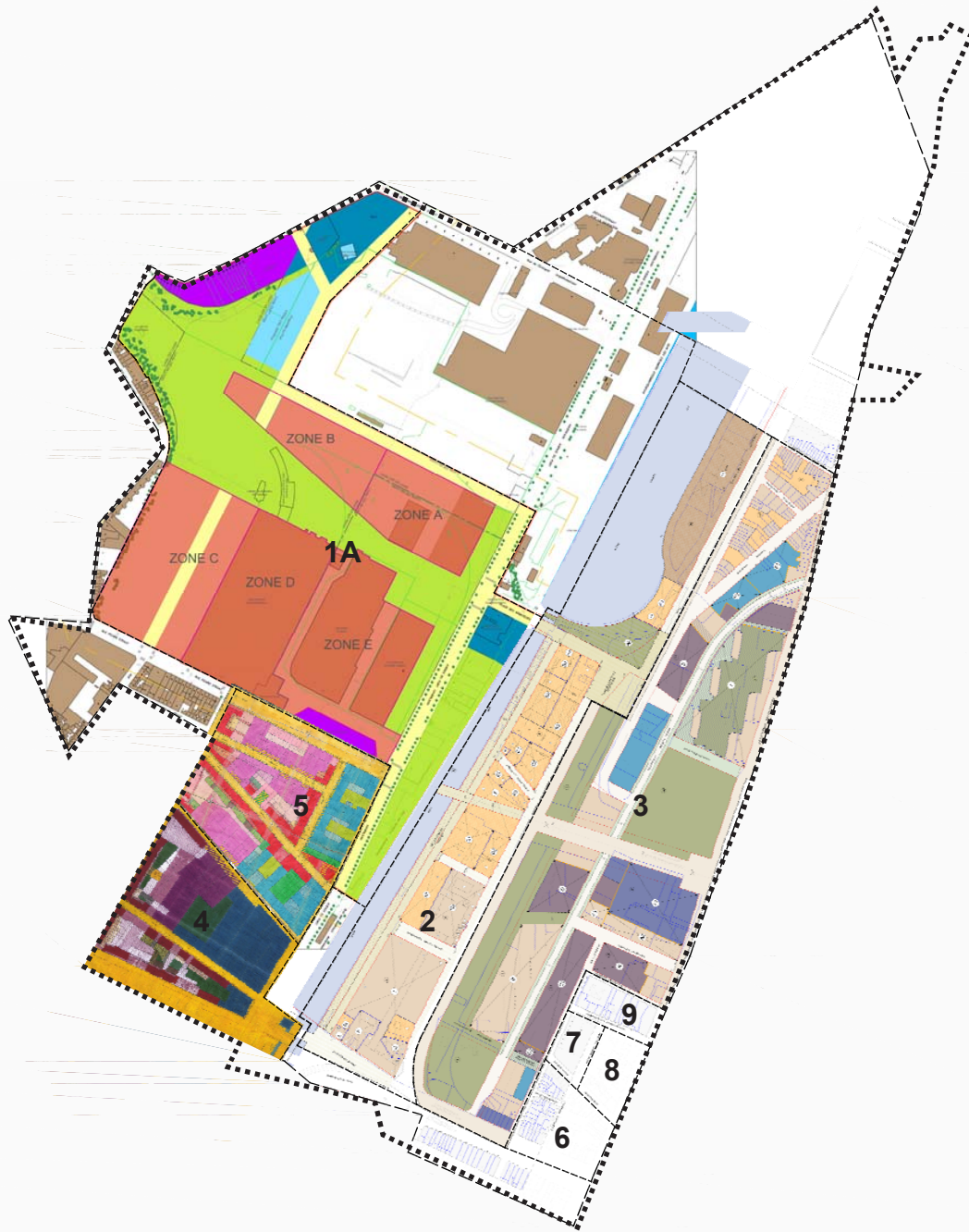
2. GBP

Het GBP toont het zeer bijzondere karakter van het studiegebied aan. Het studiegebied groepeert namelijk niet minder dan 3 GGB (n°1, n°6A en n°6B). Bovendien genereert het GBP grote monofunctionele zones in de Noordwijk, langs de Havenlaan en vooral rond het Vergotedok en het TIR-centrum.

Volgend op haar laatste hervorming, staat het GBP huisvesting als belangrijkste gebruik in de administratieve zones toe, wat als resultaat de vermindering van het monofunctionele karakter van deze zones geeft. Met de omzetting van het KBC-kantoor aan de Havenlaan naar huisvesting, is er reeds een zeer concreet effect zichtbaar.

Een ander effect, volgend uit de laatste wijziging, is de toevoeging van groene ruimtes aan de linkeroever van het Becodok, aan de westelijke zijde van het park van Tour&Taxis en het park van de Zenne.

Het behoud van de louter haven- en logistieke activiteiten op de twee oevers van het Vergotedok, maar ook op de TACT/TIR-terreinen en het eiland gelegen tussen de Claessenstraat, de Zeevaartstraat en de Havenlaan, sluit elke vorm van gemengd karakter van deze zones uit en maakt het samenleven met de dicht bevolkte zones errond weinig evident (Tivoli-project, Tour&Taxis-site, Masui en Maria-Christinawijk).



Collage des PPAS / Collage van BBP's

1. T&T -2016
2. Willebroeck -2005
3. Hélicoptère -2005
4. Leopold II C - 1992
5. Leopold II C* - 1992
6. Harmonie -1989, partialement abrogé en 2003 / gedeeltelijk ingetrokken in 2003
7. Harmonie -1961
8. Harmonie Faubourg -1983, mis en révision en 1990 / gereviseerd in 1990
9. Emile Jacqmain -1989, partialement modifié en 2003 / partialement aangepast in 2003

3. PPAS

On l'a dit, première chose remarquable sur le périmètre, c'est la présence de 3 ZIR qui conduit à ce qu'il soit quasi intégralement couvert par des PPAS ou projets de PPAS.

En rive droite, plusieurs PPAS ont été élaborés par la Ville de Bruxelles sur la ZIR du PRAS pour d'une part encadrer le développement immobilier le long du bassin Beco et d'autre part gérer la transition entre le quartier Nord administratif et les nouveaux développements du bassin Beco.

En rive gauche, sur le territoire de Molenbeek deux PPAS ont été réalisés sur le bas du quartier Maritime essentiellement pour permettre le développement de bureaux le long de l'avenue du Port.

Il existe un projet de PPAS dont le périmètre est délimité par le site de Tour et Taxis, les îlots et parties d'îlots annexes (sur Bruxelles-Ville), et le quai des matériaux. Il vise à traduire les intentions du Schéma Directeur, que le Gouvernement a précisées dans un arrêté en 2009.

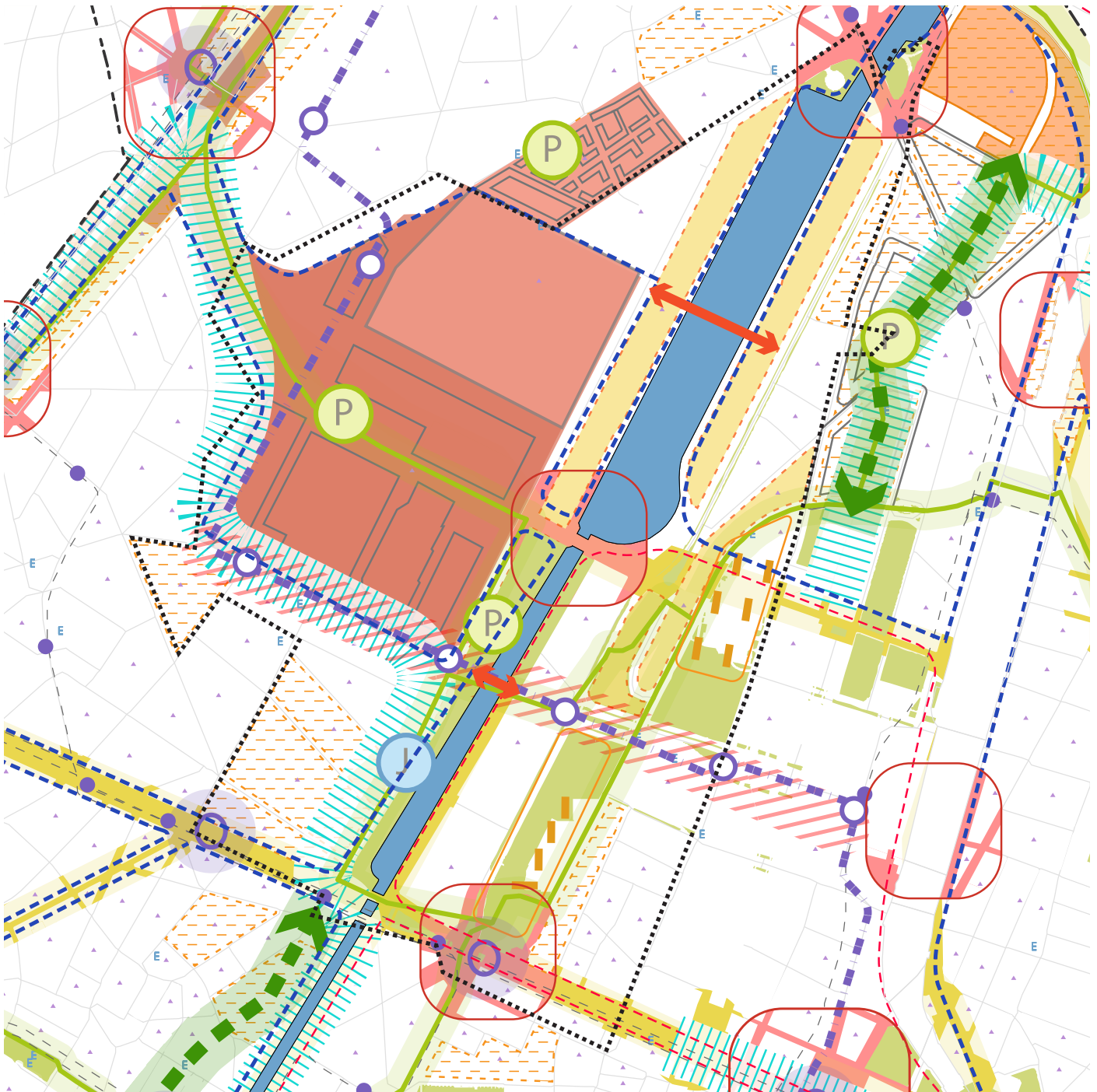
3. BBP

Zoals reeds vermeld, is een eerste opvallend element op het studiegebied de aanwezigheid van 3 GGB, wat ertoe leidt dat het ongeveer volledig bedekt is met BBP's of projecten van het BBP.

Op de rechteroever zijn verschillende BBP's uitgewerkt door Stad Brussel op de GGB van het GBP om enerzijds de vastgoedontwikkeling langs het Becodok te kaderen en anderzijds de transitie tussen de administratieve Noordwijk en de nieuwe ontwikkelingen van het Becodok te beheren.

Op de linkeroever, op het grondgebied van Molenbeek, zijn twee BBP's gerealiseerd op het onderste deel van de Maritieme wijk, hoofdzakelijk om de ontwikkeling van kantoren langs de Havenlaan mogelijk te maken.

Er bestaat een BBP project binnen de oostelijke perimeter, afgeleind door de site van Tour en Taxis, de aangrenzende bouwblokken en delen van bouwblokken (van Brussel-Stad), en de materialen kaai. Het voorziet de vertaling van de intenties van het richtplan, dat de Overheid heeft vastgelegd in een decreet in 2009.



Quartiers morphologiques

	Quartier morphologique nécessitant une attention particulière au niveau de l'aménagement d'espaces publics piétonniers
	Ensembles bâtis en ordre ouvert
	ZEMU
	Méga-îlots
	Îlots monofonctionnels
	Îlot à dédensifier
	Écoles primaires & secondaires à mutualiser
	Polarités à créer

Interfaces

	Éléments de contacts et de soudure Voiries/places régionales à réaménager dans une optique de rénovation urbaine
	Territoires de grands projets urbains
	Nouveaux parcs à créer
	Nouveau pôle récréatif régional à créer
	Polarités existantes à renforcer
	Passerelles et passages à améliorer/créer
	Limite communale sur éléments de contacts et de soudure

Réseaux

	Points d'arrêts existants metro/tram
	Nouvelle ligne de tram et arrêts
	Maillage vert + franges bâties
	Maillage vert

4. Plan guide

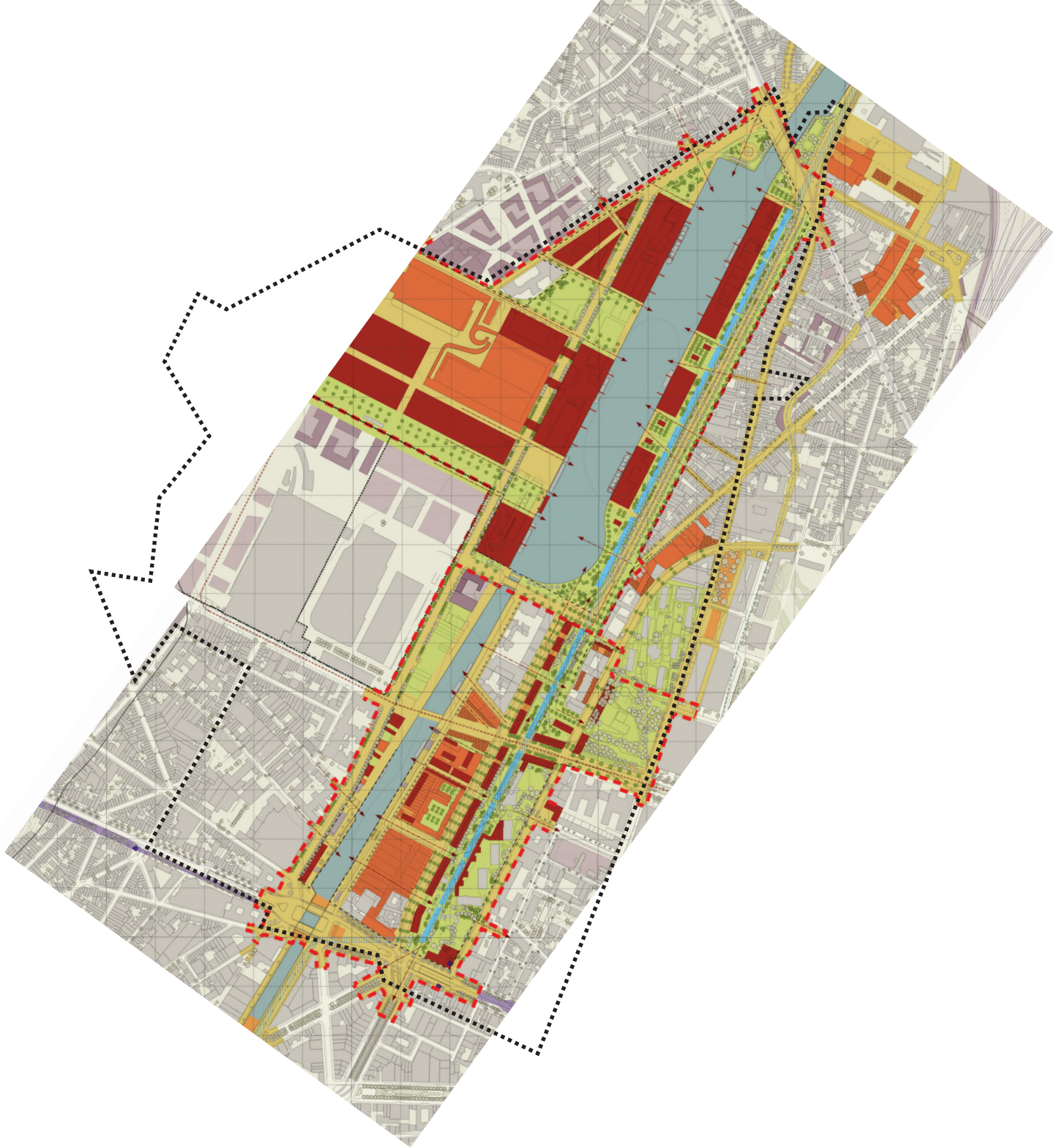
L'objectif du plan guide de la rénovation urbaine est de proposer une stratégie de rénovation urbaine pour l'ensemble de la ZRU en se basant sur les études urbanistiques et territoriales développées précédemment. Cette stratégie a notamment mis en avant le besoin de travailler sur les éléments de liaisons entre les quartiers aujourd'hui souvent confrontés à des ruptures urbanistiques liées à de grandes infrastructures ou zones monofonctionnelles. Outre la vision territoriale intégrée, le plan guide a également proposé des outils de rénovation urbaine renouvelés. Il est, à ce titre, un des fondements des CRU tels qu'ils se développent aujourd'hui.

Au sein de notre périmètre d'étude, le plan guide identifie deux grands éléments de rupture : le site de Tour et Taxis et le bassin Vergote. Pour ce dernier, il est proposé de travailler sur les deux bouts du bassin et de prévoir un franchissement en son milieu à hauteur de la rue de l'Entrepôt.

4. Gids-plan

Het doel van het Gids-plan voor stadsvernieuwing is het voorstellen van een strategie voor stadsvernieuwing voor het geheel van het SVG, zich baserend op eerder ontwikkelde stedenbouwkundige en territoriale studies. Deze strategie heeft de nood aangetoond om te werken op de verbindingselementen tussen de wijken die vandaag al te vaak geconfronteerd worden met stedelijke breuken, veroorzaakt door grote infrastructuren of monofunctionele zones. Behalve de geïntegreerde territoriale visie, stelt het Gids-plan ook vernieuwde instrumenten voor stadsvernieuwing voor. Als zodanig is het een van de fundamente van de SVC zoals ze zich vandaag ontwikkelen.

Binnen ons studiegebied identificeert het Gids-plan twee grote breukelementen: de Tour&Taxis-site en het Vergotedok. Voor deze laatste werd er voorgesteld te werken op de twee uiteinden van het dok en een oversteek te voorzien in het midden, ter hoogte van de Stapelhuisstraat.



Plan Canal / Kanaalplan

- périmètre site pilote / perimeter pilot site
- espace ouvert structurant / structurerende open ruimte
- bâti existant / bestaand gebouw
- bâti de projet / gepland gebouw

5. Plan Canal et sites pilotes

Le plan Canal a pour objet un très vaste territoire s'étendant de part et d'autre du canal tout au long de sa traversée de Bruxelles. Pour appréhender ce territoire, des sites pilotes ont été identifiés et traités avec plus d'attention. Le site des bassins Beco/Vergote a ainsi fait l'objet d'une étude particulière et de propositions assez précises.

Il en ressort un projet basé sur la mixité fonctionnelle, l'ouverture visuelle et paysagère en particulier le long du bassin Vergote le long duquel plusieurs espaces publics sont créés pour développer de nouveaux usages des quais tout en préservant des espaces significatifs pour les entreprises en envisageant une rationalisation/densification des occupations.

Le plan Canal prévoit également la remise à ciel ouvert de la Senne, et la création de nombreux logements dans ce que l'étude appelle le «domaine public» et qui regroupe l'ensemble du foncier appartenant aux pouvoirs publics. Il est notamment proposé de construire une bande de logements à cheval sur le parc Maximilien et le quai de Willebroeck dont la largeur carrossable serait réduite.

Il faut préciser que le plan canal n'est pas un masterplan mais plutôt une méthode et une philosophie.

5. Kanaalplan en pilotsites

Het Kanaalplan bekijkt een groot grondgebied dat zich over de beide zijden van het kanaal uitstrekt over haar hele loop door Brussel. Om dit gebied te vatten werden pilotsites gedefinieerd die met meer aandacht zijn behandeld. Zo was de site van de Beco/Vergotedokken het onderwerp van een specifieke studie met behoorlijk precieze voorstellen.

Het resultaat toont een project gebaseerd op een gemengde functionaliteit en de visuele en landschappelijke opening, in het bijzonder langs het Vergotedok, waar verschillende publieke ruimtes worden gecreëerd om nieuwe gebruiken van de kaaien te ontwikkelen, en tegelijk significante ruimtes voor de bedrijven te bewaren, met het oog op een rationalisering/verdichting van de gebruiken.

Het Kanaalplan voorziet eveneens het herstel van de Zenne in openlucht en de bouw van een groot aantal woningen op wat de studie het «publieke domein» noemt, en die het grondbezit van de overheid hergroepeert. Er wordt voorgesteld een reeks woningen te bouwen op het Maximiliaanpark en de Willebroekkaai, waarvan de begaanbare breedte zou worden ingekort.

Men moet duiden dat het Kanaalplan geen masterplan is maar eerder een methode en een filosofie.



LEGENDE

- entrée - porte
ingang - poort
- D23 bollards - meerpalen
rem. - opm.
numeros pairs : rive droite | pare nummers : rechteroever
numeros impairs : rive gauche | onpare nummers : linkeroever
- point de repère (bollard)
referentiepunt (meerpalen)
- nom du bâtiment
naam van het gebouw

- TERRAIN DU PORT DE BRUXELLES
TERREIN HAVEN VAN BRUSSEL
- TERRAIN NON MESURE
NIET OPGEMETEN TERREIN
- CONCESSION OCTROYEE
VERLENDE CONCESSIE
- BATIMENT PROPRIETE DU PORT
GEBOUW HAVENEIGENDOM
- BATIMENT CLIENT DANS LE DOMAINE DU PORT
KLANT GEBOUW IN HET HAVENDOMEIN
- VOIRIE DU PORT DE BRUXELLES
WEG IN HAVENEIGENDOM
- OUVRAGE D'ART
KUNSTWERK
- TERRAIN SNCB
TERREIN NMBS

- 11111111 NUMERO DU PATRIMOINE
PATRIMONIUM NUMMER
- 111 m² SURFACE DU PATRIMOINE (EXACTE)
PATRIMONIUM OPPERVLAKTE (JUISTE)
- i: 111 m² SURFACE DU PATRIMOINE (A MESURER)
PATRIMONIUM OPPERVLAKTE (HEROP TE METEN)
- c: 333 m² SURFACE DU PATRIMOINE (CONTRACTUELLE)
PATRIMONIUM OPPERVLAKTE (CONTRACTUEEL)

6. Master Plan du Port

Le Masterplan du Port adopté en 2013 donne des orientations de développement pour l'ensemble du domaine portuaire à l'horizon 2030. Le plan est organisé autour de 8 «éléments catalyseurs», des objectifs et actions stratégiques.

Parmi les Objectifs stratégiques (qui restent très généraux), on retiendra l'intention de «viser une intégration optimale port-ville...». Cela passe par toute une série d'actions prévues telles que «cultiver un dialogue ouvert et permanent avec les acteurs responsables du développement urbain», «poursuivre l'optimisation de l'utilisation des terrains...» «prêter une attention continue à l'impact des activités portuaires et industrielles sur les communautés locales».

Le masterplan prévoit aussi 10 projets plus concrets ayant un impact sur le périmètre d'étude en particulier les projets

(1) Optimisation des concessions, notamment par le

regroupement et le réagencement des espaces disponibles,

et, si possible, l'intégration urbaine de celles-ci»,

(4) le Projet TACT et rénovation et expansion du centre TIR

(8) Projet de Village de la Construction (D5 à D9 sur le plan)

(10) Projet de Centre de transbordement urbain (CTU).

Le CTU était prévu initialement au niveau du Bassin de Biestebroek, mais depuis lors l'idée est de le dédoubler au nord sur le bassin Vergote à côté du village de la construction (D10 sur le plan).

Le masterplan vise des objectifs généraux assez compatibles avec ceux du plan canal. Toutefois la concrétisation de ces objectifs sur le bassin Vergote en particulier est très différente entre les deux plans. Le masterplan du Port ne prévoit en effet aucune mesure concrète pour perméabiliser ou ouvrir le bassin à autre chose que de l'activité économique.

6. Masterplan van de Haven

Het Masterplan van de Haven, goedgekeurd in 2013, geeft richting aan de ontwikkeling van het gehele havendomein tegen 2030. Het plan is opgebouwd rond acht «katalysatorelementen», objectieven en strategische acties.

Van de strategische objectieven (die zeer algemeen blijven) onthouden we de intentie om te «streven naar een optimale integratie haven-stad». Hierbij hoort een reeks voorziene acties, waaronder «een open en permanente dialoog opbouwen met de actoren verantwoordelijk voor de stedelijke ontwikkeling», «de optimalisatie van het gebruik van de terreinen voortzetten», «continue aandacht besteden aan de impact van de haven- en industriële activiteiten op de lokale gemeenschap».

Het masterplan voorziet ook tien concretere projecten die een impact hebben op het studiegebied, in het bijzonder de projecten:

(1) optimalisatie van de concessies, vooral door de hergroepering en herschikking van de beschikbare ruimte, en, indien mogelijk, de stedelijke integratie ervan;

(4) het TACT-project en de renovatie en uitbreiding van het TIR-centrum;

(8) het project Bouwmaterialendorp (D5-D9 op plan);

(10) het project Stedelijke Overslagcentra (SOC);

Het SOC was oorspronkelijk voorzien ter hoogte van het Biestebroekdok, maar sindsdien is er het idee om het in het noorden te ontdebellen over het Vergotedok naast het Bouwmaterialendorp (D10 op plan).

Het masterplan stelt algemene objectieven die vrij compatibel zijn met deze van het Kanaalplan. De concretisering van deze objectieven op het Vergotedok in het bijzonder is echter zeer verschillend in de twee plannen. Het Masterplan van de Haven voorziet immers geen enkele concrete maatregel in verband met het permeabel maken en openen van het dok voor andere gebruiken dan economische activiteiten.



3. Projets / 3. Projecten



3. Projets / 3. Projecten

Pour comprendre le périmètre d'étude, nous proposons d'analyser systématiquement les projets sur lesquels les acteurs publics et privés travaillent. Nous avons rencontré individuellement tous les acteurs principaux, en tentant d'identifier précisément le contour des projets sur lesquels chacun travaille, leur périmètre, leur état d'avancement, leurs orientations, leurs budgets, leur vision.

Un constat d'emblée : malgré l'absence de plan d'ensemble clairement énoncé à l'échelle du périmètre, on peut lire dans l'assemblage des projets une forme de cohérence implicite qui traduit les tensions et équilibres économiques, sociaux et urbanistiques intervenus au cours des vingt dernières années. L'assemblage des projets permet de reconstituer de manière empirique la vision du territoire portée par l'ensemble des acteurs.

Cette démarche fait également apparaître des trous noirs ou zones «oubliées» par les développements en cours.

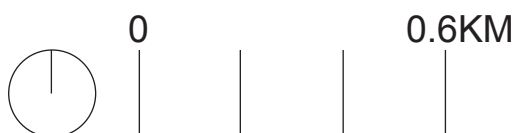
Om het studiegebied te begrijpen, stellen we voor om de projecten waarop de publieke en private actoren werken, systematisch te analyseren. We hebben de belangrijkste actoren individueel ontmoet, met de bedoeling om zeer precies de contouren van de projecten waarop elkeen werkt, hun perimeter, hun vooruitgang, hun oriëntatie, hun budget en hun visie te kunnen identificeren.

Een onmiddellijke vaststelling: ondanks het ontbreken van een algeheel plan opgemaakt op de schaal van de perimeter, kunnen we bij het samenleggen van de projecten een impliciete vorm van coherentie lezen, die de economische, sociale en stedelijke spanningen en evenwichten ontstaan in de loop van de laatste twintig jaar vertaalt. Het samenbrengen van de projecten laat toe om op empirische wijze de visie op het territorium gedeeld door het geheel van actoren te reconstrueren.

Deze benadering brengt ook zwarte gaten of door de ontwikkelaars «vergeten» zones naar voor.



Contrat de quartier touchant la zone d'étude /
Wijkcontracten grenzend aan het studiegebied



- périmètre CRU / SVC perimeter
- ==== contrat de quartier en cours / gaande wijkcontracten
- ==== contrat de quartier terminé / afgeronde wijkcontracten

1. Inventaire des opérations de rénovation urbaine : les Contrats de Quartier et projets FEDER

Les contrats de quartiers interviennent dans et autour du périmètre d'étude depuis près de vingt ans. Etant réglementairement limités à l'EDRLR, ils se concentrent exclusivement sur les parties densément habitées du territoire à l'exclusion des grandes friches et zones économiques en transformation dans la zone. L'outil a progressivement évolué dans le temps mais ses principes fondateurs sont restés à savoir :

- un programme délimité spatialement (le «quartier»)
- un programme délimité dans le temps (4+2 ans)
- un programme basé sur un dossier de base conçu par un auteur de projet, piloté par la Commune, en association avec la Région et les citoyens à travers un processus participatif.

4 contrats de quartier sont intervenus au sein du périmètre d'étude à savoir :

- Contrat de Quartier «Nord» entre 1999 et 2003
- Contrat de Quartier «Maritime» entre 2003 et 2007

et plus récemment :

- Contrat de Quartier Durable «Masui» entre 2010 et 2014
- Contrat de Quartier Durable «Autour de Léopold II» 2012 à 2016

Il est intéressant de constater que le périmètre du CRU est presque le négatif des périmètres des contrats de quartier.

1. Inventaris van de interventies van stadsvernieuwing: de Wijkcontracten en EFRO-projecten

De wijkcontracten grijpen sinds een twintigtal jaar in op en rond het studiegebied. Reglementair gelimiteerd tot de RVOHR, worden ze enkel toegepast in de dichtbevolkte delen van het territorium, en niet op de grote braakliggende terreinen en economische zones in transformatie. De tool is geleidelijk aan geëvolueerd over de tijd, maar de basisprincipes zijn ongewijzigd gebleven, zijnde:

- een ruimtelijk afgebakend programma (de «wijk»)
- een programma afgebakend in tijd (4+2 jaar)
- een programma gebaseerd op een basisdossier opgemaakt door een projectauteur, aangestuurd door de gemeente, in associatie met het gewest en de burgers, in de vorm van een participatief proces.

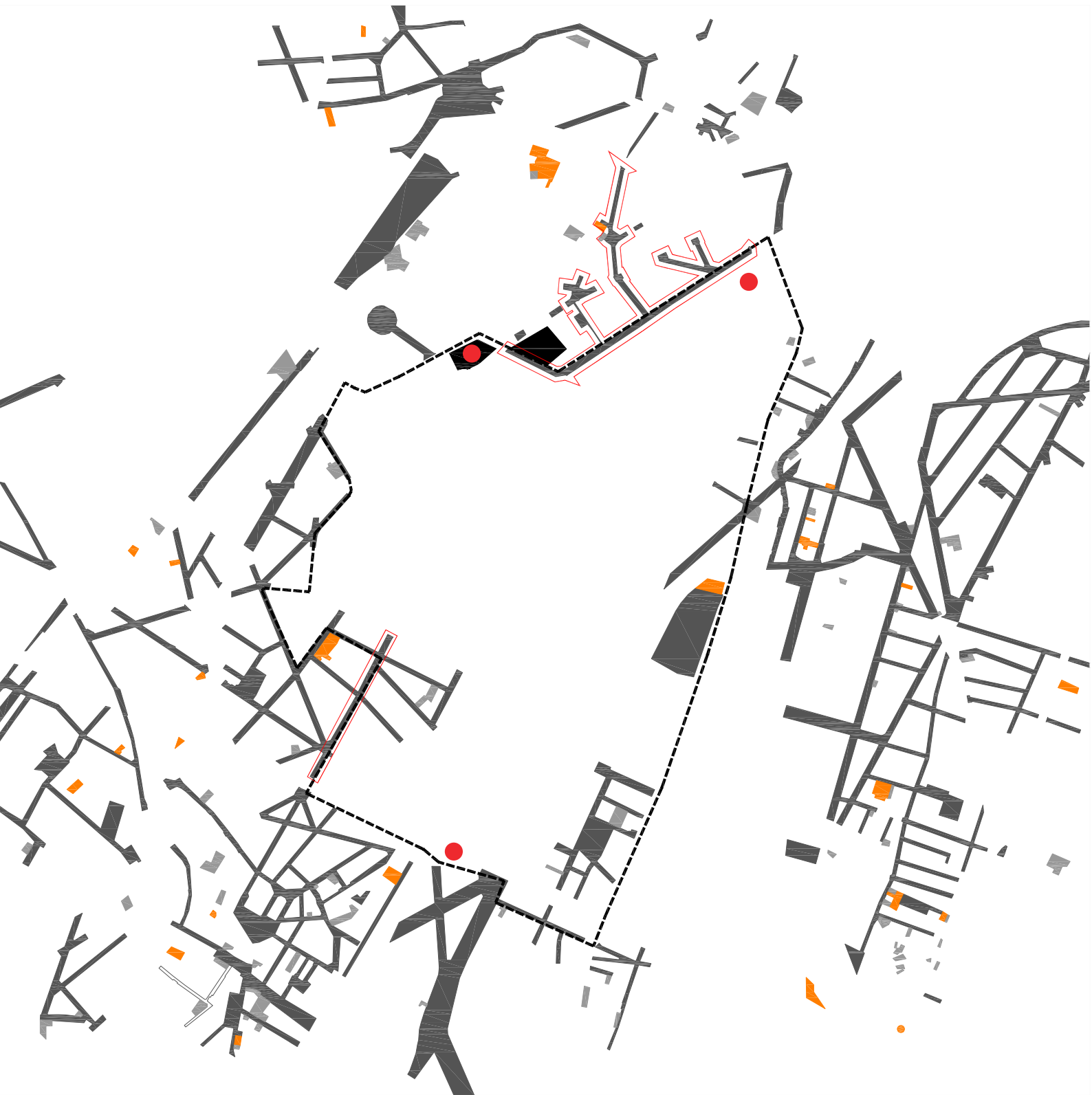
Er zijn vier contracten toegepast binnen de perimeter van het studiegebied, namelijk:

- Wijkcontract «Noord» tussen 1999 en 2003
- Wijkcontract «Maritiem» tussen 2003 en 2007

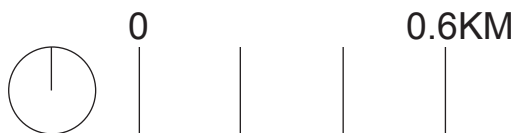
En meer recent:

- Duurzaam Wijkcontract «Masui» tussen 2010 en 2014
- Duurzaam Wijkcontract «Rond Leopold II», 2012 tot 2016

Het is interessant op te merken dat de perimeter van de CRU ongeveer het negatief is van de perimeters van de wijkcontracten.



Actions des contrats de quartier touchants la zone d'étude /
 Acties van de wijkcontracten die grenzen aan het studiegebied



- périmètre CRU / SVC perimeter
- action sur l'espace public / action op de publieke ruimte
- action sur les logements / actie op huisvesting
- action sur les équipements / actie op voorzieningen
- ▭ action en cours dans le périmètre / gaande actie binnen de perimeter
- projet FEDER / projet EFRO

Le contrat de quartier Nord fait partie des premières générations de contrat de quartier. Il a notamment permis la réalisation d'un grand équipement sportif (Pôle Nord) à proximité des tours du Foyer Bruxellois.

Le contrat de Quartier Maritime initié en 2003 a été un moment de mobilisation assez important dans le quartier. Les opérations ont visé à préparer le quartier à la transformation à venir du site de Tour et Taxis. Une opération marquante à ce titre est la réalisation du Centre Communautaire Maritime qui regroupe un ensemble de services pour le quartier. Plus généralement le contrat de quartier a été l'occasion d'une remise en état des espaces publics qui étaient fort dégradés.

Le Contrat de Quartier Masui a pris pour parti de structurer ses interventions autour de l'ancien lit de la Senne qui a été converti par Bruxelles Environnement (dans le cadre d'une opération associée) en parc longitudinal reliant le parc Gaucheret à la place Masui avec la perspective de pouvoir prolonger la logique jusqu'au parc de Laeken au travers de la construction d'une passerelle au dessus du canal à hauteur du siège social de Sibelga. Les opérations du contrat de quartier ont permis d'intervenir sur des immeubles le long du parc de la Senne.

Dans le cadre du contrat de Quartier Durable Autour de Léopold II une opération de requalification rue de Ribaucourt est prévue.

Les fonds européen de développement régional (FEDER) sont également intervenus à proximité immédiate du périmètre sur les sites des anciens entrepôts Bhyrr qui doivent être transformés en centre d'entreprise ainsi que sur le Projet Greenbizz qui fait partie du quartier durable Tivoli développé par CityDev. Greenbizz est un espace d'accueil centré sur la construction durable et plus généralement l'économie circulaire. Un projet de «Maison du Port» était également prévu le long du bassin Vergote mais sa réalisation a été abandonnée.

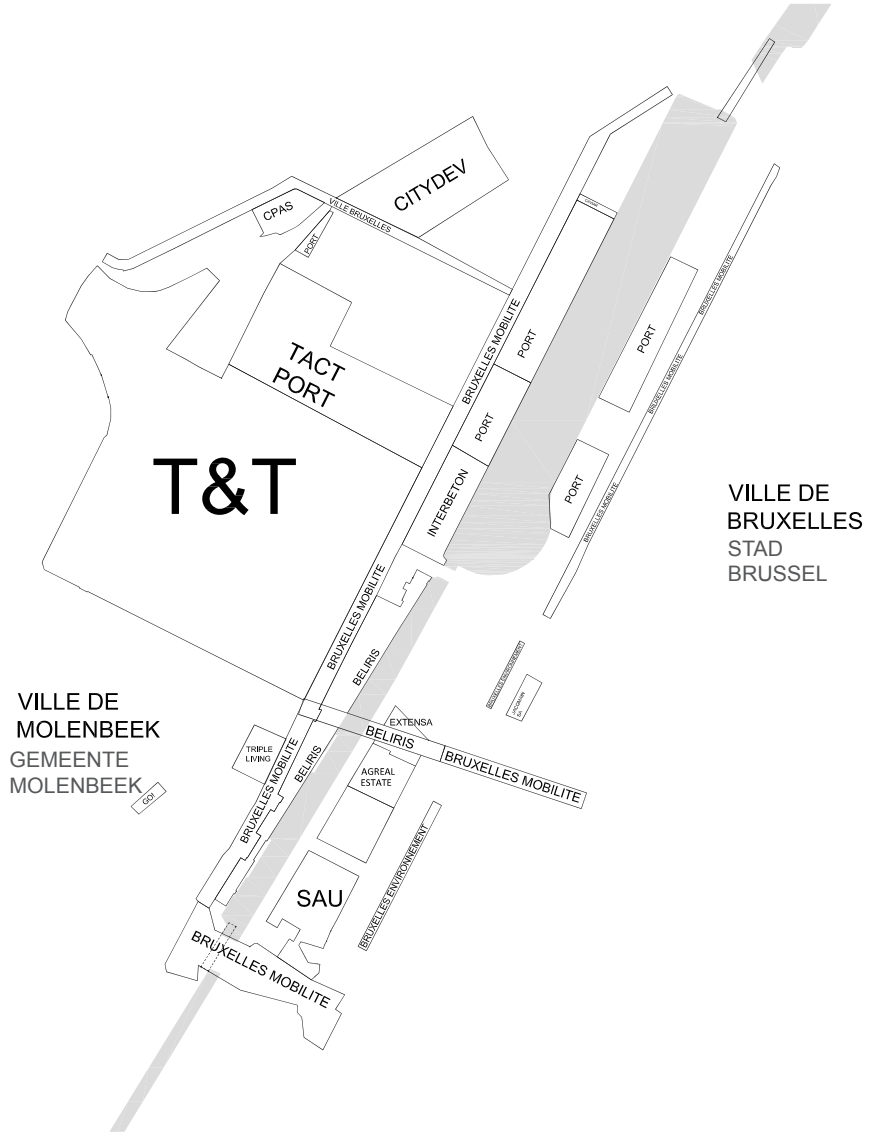
Het contract van de Noordwijk maakt deel uit van een van de eerste generaties wijkcontracten. Het heeft met name de realisatie van een grote sportinfrastructuur (Noordpool) vlak bij de torens van Le Foyer Bruxellois toegelaten.

Het contract van de Maritieme wijk, geïnitieerd in 2003, was een belangrijk moment van mobilisatie in de wijk. Met de ingrepen wilde men de wijk voorbereiden op de geplande transformatie van de Tour&Taxis-site. Daarbij was een belangrijke ingreep de realisatie van het Gemeenschapscentrum Maritiem, dat een geheel van faciliteiten voor de buurt hergroepeert. Meer algemeen was het wijkcontract een gelegenheid om de staat van de publieke ruimtes, die erg gedegradeerd waren, te herstellen.

Het wijkcontract Masui heeft haar interventies gestructureerd rond de vroegere bedding van de Zenne, die door Leefmilieu Brussel (in het kader van een samenwerkingsverband) is omgevormd tot een longitudinaal park dat het Gaucheretpark verbindt met het Masuiplein, met het vooruitzicht deze logica verder te trekken tot het park van Laken via de constructie van een brug over het kanaal ter hoogte van de sociale zetel van Sibelga. Het wijkcontract heeft toegelaten in te grijpen op de gebouwen langs het park van de Zenne.

In het kader van het Duurzaam Wijkcontract Rond Leopold II is een interventie van herwaardering in de Ribaucourtstraat gepland.

Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) heeft eveneens ingegrepen op de directe omgeving van het studiegebied: op de sites van de vroegere Bhyrr-loodsen, die moeten worden getransformeerd tot een bedrijventrum, alsook op het Greenbizz-project dat deel uitmaakt van de duurzame Tivoli-wijk, ontwikkeld door CityDev. Greenbizz is een ontmoetingsruimte gecentreerd rond duurzame constructie en meer algemeen rond de circulaire economie. Een «Havenhuis» project was eveneens gepland langs het Vergotedok, maar de realisatie ervan is niet doorgaan.



Acteurs / Actoren

2. Inventaire des projets des acteurs sectoriels et du privé

Outre les opérations de rénovation urbaine décrites plus haut, le périmètre est caractérisé par un très grand nombre de projets issus tant des pouvoirs publics (Bruxelles Mobilité, Beliris, Bruxelles Environnement, SAU, Port, CityDev...) que du privé (Extensa, Atenor, AG Real Estate, Interbeton...).

Après deux décennies de planification (classification de ces périmètres en ZIR au PRAS en 2001, PPAS Willebroeck, Nord et T&T), les projets majeurs (immeubles et espaces publics) ont commencé à sortir de terre. On note une multiplication et une accélération des projets au cours des dernières années.

Le long du Bassin Beco et sur le site de Tour et Taxis, les projets constitueront dans un avenir proche un continuum qui aura intégralement renouvelé immeubles et espaces publics.

A l'échelle du périmètre, l'assemblage de ces projets traduit le compromis et les tensions entre les volontés de planification et les actions individuelles et parfois contradictoires des porteurs de projets.

Une première tension concerne la confrontation entre les logiques des développeurs privés dont l'intérêt se porte quasi exclusivement sur le logement (et accessoirement bureaux et commerces) et des entreprises portuaires qui souhaitent maintenir une vocation purement industrielle au bassin Vergote. Les plans d'affectations ont progressivement réduit la zone monofonctionnelle portuaire qui apparaît aujourd'hui (plus encore demain) comme une île dans un tissu urbain dense.

Une réflexion permettant de dépasser cette opposition brutale et visant une meilleure intégration de la zone portuaire paraît aujourd'hui indispensable pour pérenniser l'activité économique sur le moyen et le long terme. La solution est probablement à trouver au travers de projets d'espace public et d'équipements donnant accès au bassin sans pour autant exclure l'activité économique. Une réflexion sur les usages multiples des quais dans le temps et dans l'espace est également une piste.

Une deuxième tension concerne l'articulation des projets immobiliers avec la réalité des quartiers environnants. Les grands projets font tous face au canal ou repliés sur un site clos à Tour et Taxis. Il y a lieu de trouver le moyen de les faire regarder également de l'autre côté et de permettre aux quartiers riverains de profiter des nouveaux espaces créés au travers d'équipements et lieux de rencontre.

Malgré ces tensions et divergences de vues, on perçoit chez de nombreux acteurs une nouvelle dynamique constructive visant à trouver des solutions créatives et basées sur le dialogue (Port/SAU, bMa et entreprises privées, équipe canal, BBP...)

2. Inventaris van de projecten van de sectoriële en privé-actoren

Naast de hierboven beschreven ingrepen rond stadsvernieuwing, wordt het studiegebied gekarakteriseerd door een zeer groot aantal projecten van zowel de overheid (Brussel Mobiliteit, Beliris, Leefmilieu Brussel, MSI, Port, CityDev...) als de private sector (Extensa, Atenor, AG Real Estate, Interbeton...).

Na twee decennia van ruimtelijke planning (classificatie van deze perimeters in GGB op het GBP in 2001, BBP Willebroek, Noord en T&T), zijn de grote projecten (gebouwen en publieke ruimtes) uit de grond beginnen rijzen. In de loop van de laatste jaren merken we een vermenigvuldiging en versnelling van projecten op.

Langs het Becodok en op de site van Tour&Taxis zullen deze projecten in de nabije toekomst een continuüm vormen, dat de gebouwen en publieke ruimtes intergraal zal hebben gerenoveerd.

Op schaal van het studiegebied onthult het samenbrengen van deze projecten het compromis en de spanningen tussen de wensen van de ruimtelijke planning en de individuele en soms tegenstrijdige acties van de projectleiders.

Een eerste spanning betreft de confrontatie tussen de logica van de privé-ontwikkelaars, die enkel interessere hebben in huisvesting (en bijkomstig in kantoren en winkels), en de havenbedrijven die het behoud van enkel industriële activiteiten op het Vergotedok wensen. De bestemmingsplannen hebben de monofunctionele havenzone geleidelijk aan verkleind, zodat deze vandaag (en in de toekomst nog meer) als een eiland in het dens stedelijk weefsel verschijnt.

Een reflectie die toelaat deze brutale tegenstelling te overstijgen en oog heeft voor een betere integratie van de havenzone, lijkt vandaag onontbeerlijk om de economische activiteiten in stand te houden op middel- en lange termijn. Een oplossing is mogelijks te vinden door middel van projecten rond publieke ruimte en faciliteiten die toegang geven aan het dok zonder persé de economische activiteit uit te sluiten. Een reflectie op het meervoudig gebruik van de kaaien in tijd en in ruimte is eveneens een mogelijk piste.

Een tweede spanning betreft de vormgeving van de vastgoedprojecten in contrast met de realiteit van de omliggende buurten. De grote projecten richten zich allen op het kanaal of trekken zich terug op een afgesloten site op Tour&Taxis. Het is essentieel een manier te vinden om ze ook naar de andere kant te richten en om het de naburige wijken mogelijk te maken mee te genieten van de nieuw gecreëerde ruimtes, door middel van voorzieningen en ontmoetingsplekken.

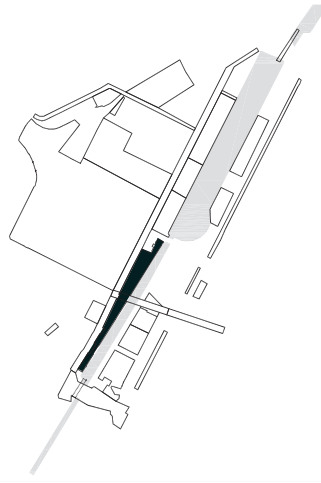
Ondanks deze spanningen en meningsverschillen merken we een nieuwe constructieve dynamiek bij een groot aantal actoren, die proberen creatieve oplossingen te vinden en zich te baseren op de dialoog (Port/MSI, bMa en private ondernemingen, kanaal team, BP...).



Projets / Projecten

- canal / kanaal
- bâti existant / bestaand gebouw
- espace ouvert avec projet en cours ou à l'étude /
open ruimte met een project in uitvoering of een studie
- bâtiment de projet / gebouw van het project
- parcelles avec projet en cours ou à l'étude /
percelen met een project in uitvoering of studie

1



PARC QUAI DES MATERIAUX / MATERIALENKAAI PARK

Porteur de projet / Projectleider : Beliris

Budget / Budget: 4 000 000 €

Programme / Programma :

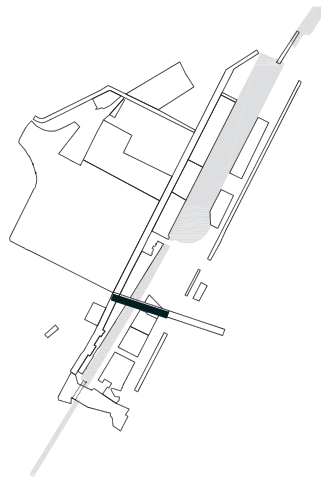
Transformation de la zone industrielle et des hangars en un nouvel espace vert en lien avec la voie d'eau.

L'aménagement minéral se greffera sur les séquences d'espaces verts / Transformatie van de industriële zone en hangaars naar een nieuwe groene ruimte met link met de waterweg. Het minerale domein zal worden geënt op een sequentie van groene ruimten

Etat d'avancement / staat van Vooruitgang : Avant-projet/ Ontwerpfase

Architecte/ Architect : Georges Descombes, Technum

2



PASSERELLE PICARD / PICARDBRUG

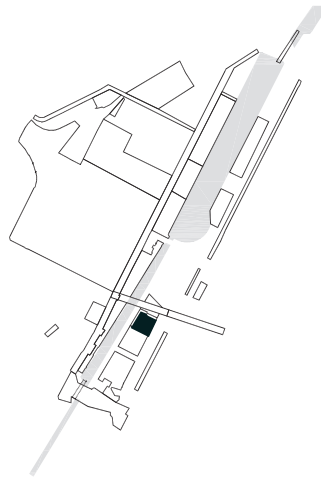
Porteur de projet / Projectleider : Beliris

Programme / Programma : Aménagement d'une passerelle piétonne, cycliste et transports publics entre le Boulevard Bolivar et la rue Picard, pour améliorer la desserte du site de Tour et Taxis et les traversées du canal dans cette zone / Aanleg van een voetgangers- en fietsers brug en publiek transport tussen de Bolivarlaan en de Picardstraat ter verbetering van de braakliggende site van Tour&Taxis en de oversteken van het kanaal in deze zone

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : PU délivré en 2016 / SV afgeleverd in 2016

Architecte/ Architect : Bureau Greisch

3



CANAL WHARF / CANAL WHARF

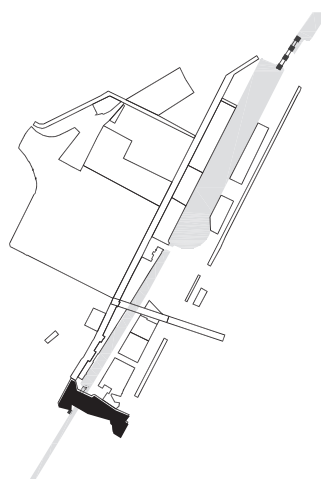
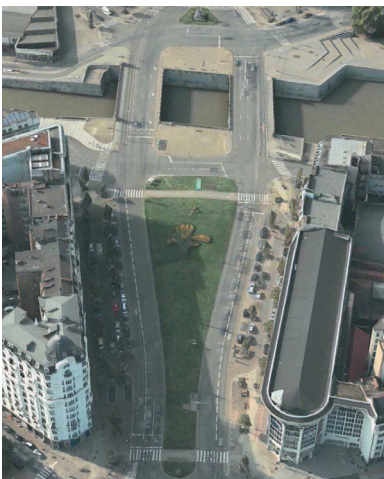
Porteur de projet / Projectleider : AG Real Estates

Programme / Programma : Développement de 300 logements du côté sud de la passerelle Picard et commerces au rez-de-chaussée / Ontwikkeling van 300 wooneenheden langs de zuidzijde van de Picardbrug met handelszaken op de gelijkvloers

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : PU délivré pour la phase 1 / SV afgeleverd in fase 1

Architectes / Architecten : Stéphane Beel, 51N4E, Architectes Associés

4



PLACE SAINTELETTE ET PASSERELLES FEDER / SAINTELETTE- PLEIN EN FEDER PASSERELLEN

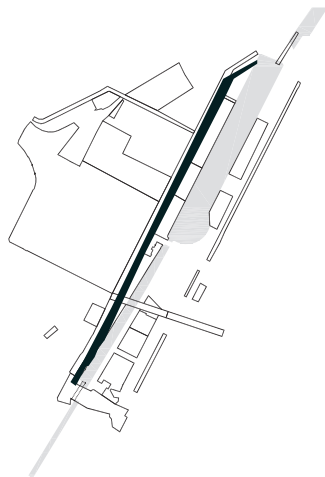
Porteur de projet / Projectleider : Bruxelles Mobilité / Brussel Mobiliteit

Budget / Budget : Bruxelles Mobilité + FEDER

Programme / Programma: Réaménagement de la place Saintelette . Aménagement de passerelles sous les ponts / Herinrichting van het Sainteletteplein. Aanleg van passerellen onder de bruggen

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Lancement d'un concours pour la Place Saintelette et pistes cyclables petite ceinture, lancement d'un concours pour trois passerelles (sous les ponts de Saintelette, de Trooz et Van Praet) / Lancering van een wedstrijd voor het Sainteletteplein en fietswegen langs de binnenring, lancering van een wedstrijd voor drie bruggen (onder bruggen van Saintelette, Trooz en Van Praet)

5



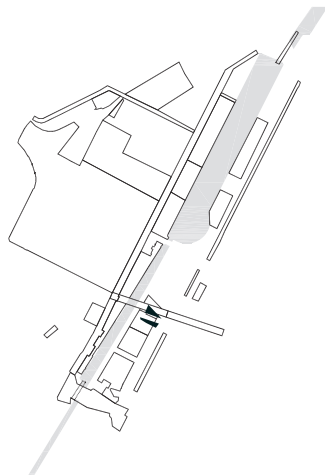
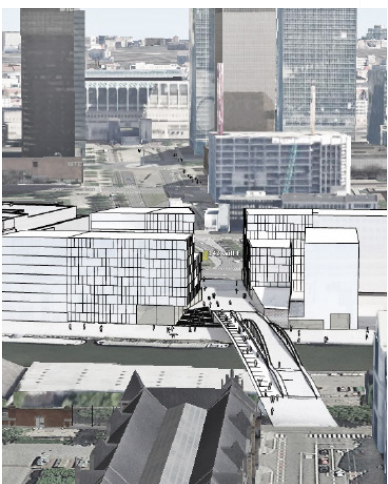
AVENUE DU PORT / HAVENLAAN

Porteur de projet / Projectleider : Bruxelles Mobilité / Brussel Mobiliteit

Programme / Programma : Réaménagement de l'Avenue du port. Réduction automobile pour statut de voirie inter-quartiers. Aménagement piste cyclable bi-directionnelle côté canal. Nouvel alignement d'arbres côté canal. Remplacement des pavés / Herontwikkeling van de Havenlaan. Reductie van autoverkeer tot het statuut van wijkverbindingen. Aanleg van fietswegen in beide richtingen langs het kanaal. Nieuwe uitlijning van bomen langs het kanaal. Vervanging van de bestratingen

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : permis introduit / aanvraag ingediend

6



PROJET Q8 / Q8 PROJECT

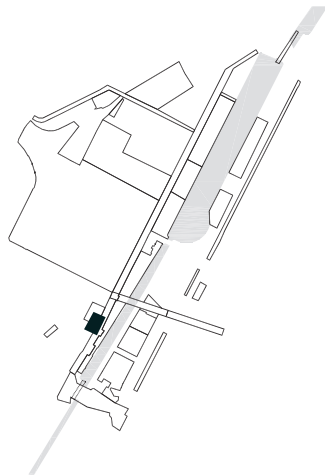
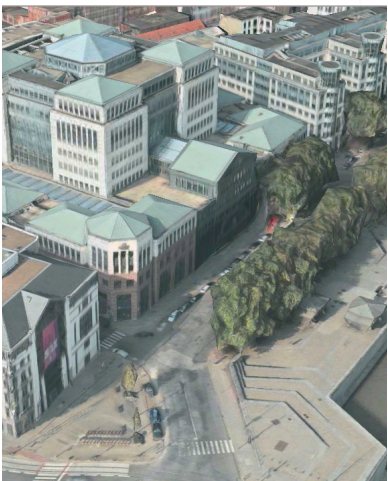
Porteur de projet / Projectleider : Extensa

Programme / Programma : Développement de 150 logements du côté nord de la passerelle Picard et commerces au rez-de-chaussée / Ontwikkeling van 150 wooneenheden aan de noordzijde van de Picardbrug met handelszaken op het gelijkvloers

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Avant projet / ontwerpfase

Architecte / Architect : Architectes associés

7



PROJET KBC / KBC PROJET

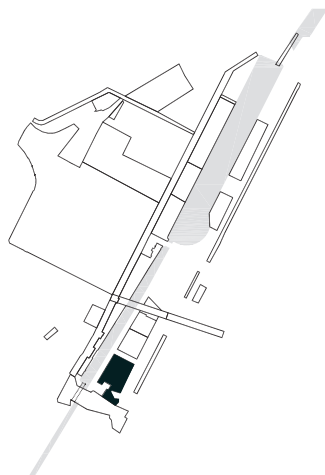
Porteur de projet / Projectleider : Triple Living

Programme / Programma :

Acquisition d'un îlot de bureaux de la KBC en vue de le démolir et construire un nouvel ensemble de logements le long de l'Avenue du port et du canal / Aankoop van een bouwblok van bureau's van de KBC met zicht op de afbraak en bouw van een nieuw ensemble van appartementen langs de Havenlaan en het kanaal

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : procédure (bMa) en cours, projet attribué à office KGDVSV / procedure (bMa) gaande, project toegewezen aan office KGDVSV.

8



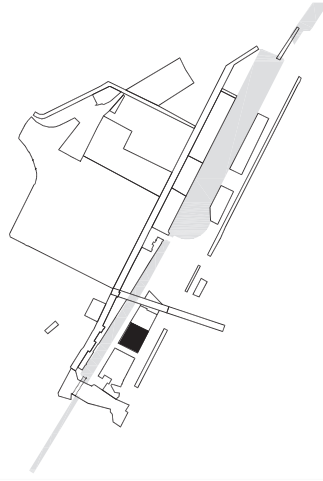
CITROËN / CITROËN

Porteur de projet / Projectleider: SAU

Programme / Programma : Le programme est en cours de définition (étude MSA). Il s'agit d'implanter dans l'immeuble Citroën un équipement culturel à caractère métropolitain. Les fonctions actuelles de Citroën sont déplacées sur le TACT / Het programma wordt nu bepaald (studie MSA). Het gaat over de inplanting van cultuur voorzieningen van een metropolitaan karakter in het Citroën gebouw. De huidige functies van Citroën worden verplaatst naar de TACT

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Finalisation étude programmatique. Lancement étude architecturale / Finalisering van de programmatische studie. Lancering voor een architecturale studie

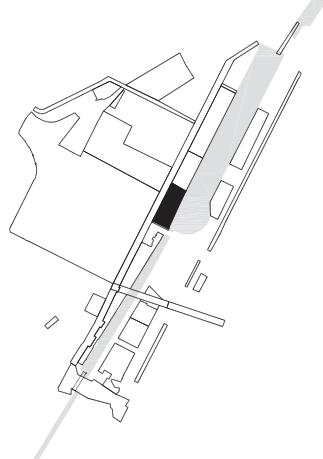
9



FERME DE BOUES

Porteur de projet / Projectleider : Ferme des boues
Programme / Programma : Relocalisation de la ferme des boues vers le TACT ; projet à développer pour l'ancienne 'ferme des boues' / Herlocalisatie van de ferme des boues richting het TACT; project te ontwikkelen voor de oude 'ferme des boues'
Etat d'avancement / Vooruitgang : Etude / Studie

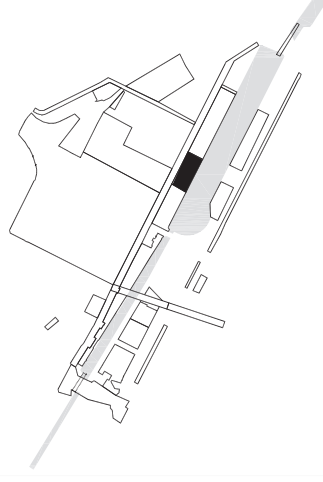
10



INTERBETON

Porteur de projet / Projectleider : Port de Bruxelles / Haven van Brussel
Budget 1e phase / Budget 1e fase : 900.000€
Programme / Programma :
 Phase 1 : Réorganisation du site pour réduire les nuisances sonores et de poussières fines.
 Phase 2: Fin de concession pour la station service au coin de l'Avenue du port et construction d'un équipement /
 Fase 1 : Herorganisatie van de site ter vermindering van lawaai-overlast en fine stof.
 Fase 2 : Einde van de concessie voor het tankstation op de hoek van de Havenlaan en de bouw van een voorziening
Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Concours d'architecture pour la phase 1. Projet attribué / Architectuurwedstrijd voor fase 1. Project toegewezen

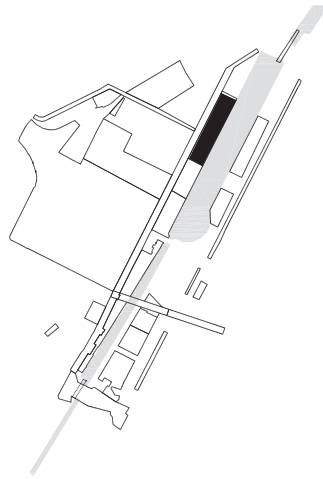
11



CENTRE DE TRANSBORDEMENT URBAIN (CTU) / STEDELIJKEOVERSLAG CENTRA (SOC)

Porteur de projet / Projectleider : Port de Bruxelles / Haven van Brussel
Programme / Programma : Organisation d'une plateforme de transbordement le long du canal en rive gauche du bassin Vergote, de façon à assurer des livraisons par bateau et de les transférer sur des véhicules de distribution urbaine/ Organisatie van een overslagplatform langs het kanaal aan de linkeroever van het Vergotedok, om de aanvoer van goederen via schepen te kunnen verzekeren en over te laden naar stedelijke distributie voertuigen
Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : étude / studie

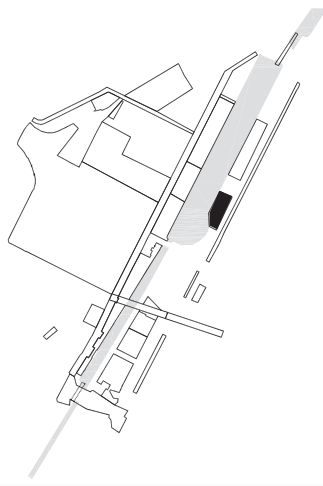
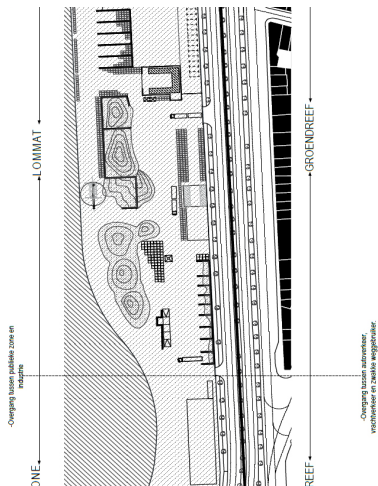
12



VILLAGE DE LA CONSTRUCTION / MATERIALENDORP

Porteur de projet / Projectleider : Port de Bruxelles / Haven van Brussel
Programme / Programma : Relocalisation des activités de vente de matériaux de construction dans un nouvel ensemble en rive gauche du bassin Beco, pour l'entreprise MPRO / Herlocatie van handeling van bouwmaterialen in een nieuw ensemble op de linkeroever van het Becodok, voor het bedrijf MPRO
Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : chantier en cours / bouw in uitvoering
Architecte / Architect : Tetra Architecten

13



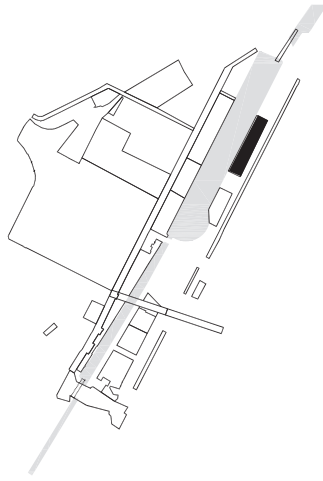
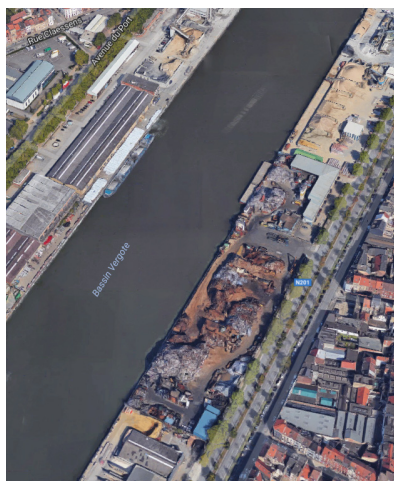
LOMMAT

Porteur de projet / Projectleider : Lommat

Programme / Programma : Une collaboration entre Lommat, le port et l'équipe canal est mise en place pour intégrer les activités dans le Plan Canal / Een samenwerking tussen Lommat, de haven en het kanaalteam werd opgericht voor het integreren van activiteiten binnen het Kanaalplan

Etat d'avancement / Staat van Vooruitgang : Etude / Studie

14



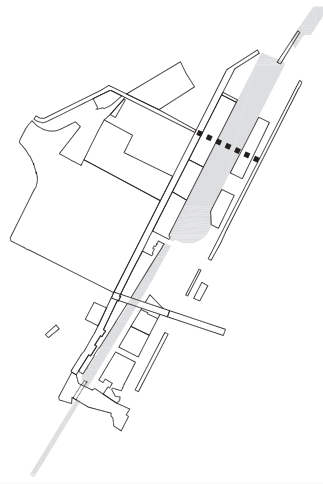
STEVENS & CO

Porteur de projet / Projectleider : Stevens & Co

Programme / Programma : Une collaboration entre Stevens&Co, le port et l'équipe canal est mise en place pour intégrer les activités dans le Plan Canal / Een samenwerking tussen Stevens&Co, de haven en het kanaalteam werd opgericht voor het integreren van activiteiten binnen het Kanaalplan

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Etude / Studie

15



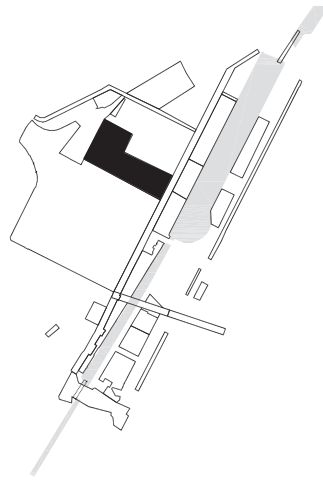
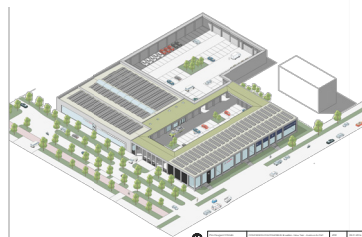
PASSERELLE VERGOTE / VERGOTE PASSERELLE

Porteur de projet / Projectleider: à définir/ te bepalen

Programme / Programma : Le Plan guide rénovation urbaine et le PRDD proposent la réalisation d'une passerelle piétonne/cyclistes sur le bassin Vergote afin de relier les quartiers riverains / Het Gids-plan voor stedelijke vernieuwing en het GDPO stellen de realisatie van een voetgangers'- en fietsersbrug over het Vergotedok voor om de waterkant wijken te verbinden

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Aucun projet n'existe à ce stade / Nog geen bestaand project in dit stadium

16



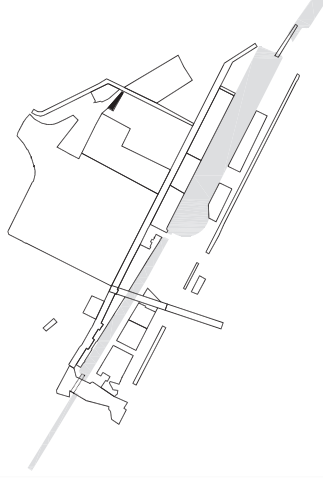
TACT

Porteur de projet / Projectleider : Port de Bruxelles / Haven van Brussel

Programme / Programma : Relocalisation de Citroën dans la partie longeant l'Avenue du port : nouveau showroom et ateliers, Brasseries de la Senne, rénovation de l'ancienne gare, acquisition du château d'eau, relocalisation de la ferme des boues de la Ville de Bruxelles, nouvelle voirie E-O, nouvelle voirie N-S. Le site du TACT fait actuellement l'objet d'une étude de mobilité, cette étude est menée par Bruxelles Mobilité en partenariat avec le Port et la SAU / Herlokatie van Citroën in het gedeelte langs de Havenlaan : nieuwe showroom en ateliers, Brasseriën langs de Zenne, renovatie van het oude spoorstation, aankoop van het waterkasteel, herlokatie van de ferme des boues van de Stad Brussel, nieuwe O-W verbinding, nieuwe N-S verbinding. De TACT site is momenteel onderdeel van een mobiliteits' studie, aangevraagd door Brussel Mobiliteit in samenwerking met de Haven en het SAU

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Etude / Studie

17



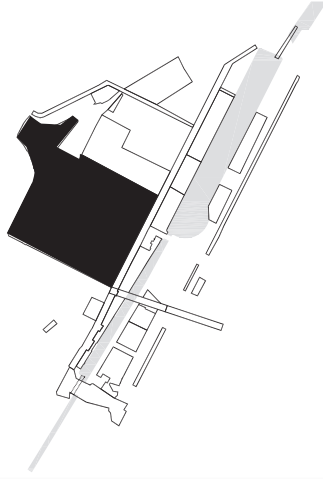
DEMOLITION DE LA PASSERELLE DU TIR / AFBRAAK VAN DE TIR BRUG

Porteur de projet / Projectleider : Port de Bruxelles / Haven van Brussel

Programme / Programma : L'objectif est de démolir l'actuelle passerelle donnant accès à l'étage du centre TIR après réorganisation de celui-ci afin d'assurer un désenclavement du site de Tour et Taxis dans l'axe de la voirie nord-sud traversant le site / Het doel is de afbraak van de bestaande brug die toegang geeft tot de verdieping van het TIR centrum dat na de herorganisatie hiervan een openstelling van de Tour & Taxis site verzekert langs een noord-zuid as die de site doorkruist

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Etude / Studie

18



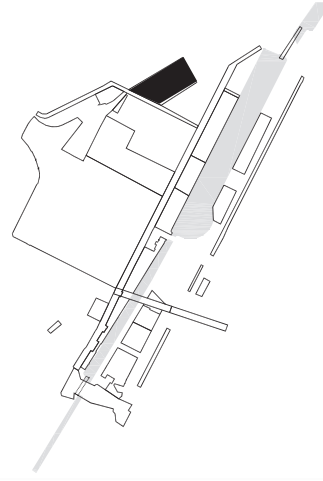
TOUR&TAXIS

Porteur de projet / Projectleider : Extensa

Programme / Programma : Rénovation de l'hotel de la poste. Rénovation de l'hotel des douanes. Rénovation de la gare maritime. Urbanisation de la zone M : 90.000m2 de logements et équipements. PU sera déposé fin 2016. Espaces publics et voiries autour des nouveaux bâtiments / Renovatie van het postgebouw. Renovatie van het douanegebouw. Renovatie van het maritiem station. Verstedelijking van de zone M: 90 000m2 aan wooneenheden en voorzieningen. SV zal ingediend zijn eind 2016. Publieke ruimten en wegen langsheen de nieuwe gebouwen

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : objectif finalisation projets en 2020 / doel is finalisatie van de projecten

19



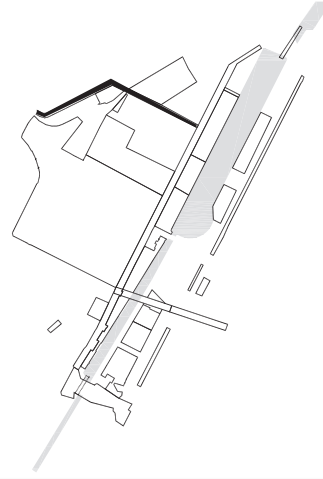
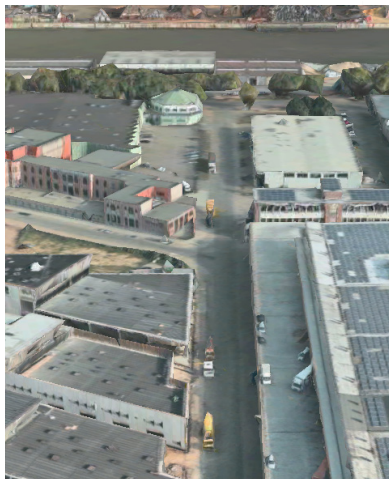
TIVOLI

Porteur de projet / Projectleider : Citydev

Programme / Programma : Développement mixte du site Tivoli. 400 logements, centre d'entreprises Greenbizz, 2 crèches, espaces commerciaux, espaces publics / Gemengde ontwikkeling van de Tivoli site. 400 wooneenheden, ondernemerscentrum Greenbizz, 2 crèches, commerciële ruimten, publieke ruimten

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Greenbizz est inauguré. Le chantier du reste du site démarre en 2016 / Greenbizz is ingewijdt. De bouw van de rest van site begint in 2016

20



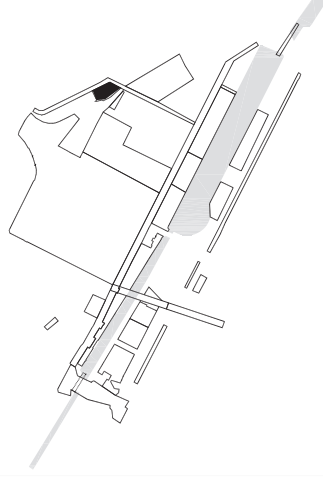
RUE DE L'ENTREPÔT ET RUE LEFEVRE / STAPELHUISSTRAATENLEFEVRE STRAAT

Porteur de projet / Projectleider : Ville de Bruxelles / Stad Brussel

Programme / Programma : L'objectif est de réaménager ces deux rues en lien avec l'aménagement du projet Tivoli. / Het objectief is de herinrichting van deze twee straten in relatie met de inrichting van het Tivoli project

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Avant-projet / ontwerpfase

21



BYRRH

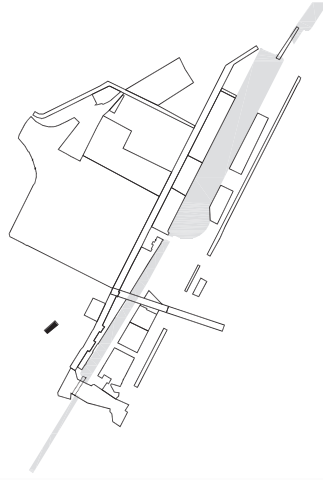
Porteur de projet / Porteur de projet : CPAS Ville de Bruxelles / OCMW Stad Brussel

Budget / Budget: CPAS + FEDER / OCMW + EFRO

Programme / Programma : Transformer et rénover les anciens établissement BYRRH en Centre d'activités socio-économiques urbaines, 48 places de parkings / Transformeren en renoveren van de oude BYRRH etablissementen en stedelijke socio-economische activiteiten, 48 parkingplaatsen

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : chantier en cours / bouw in uitvoering **Architecte / Architect :** OZON

22



ECOLE ULENS / ULENS SCHOOL

Porteur de projet / Projectleider :

Ecole néerlandophone : GO!

Crèche : commune de Molenbeek /

Nederlandstalige school : GO!

Crèche : gemeente Molenbeek

Budget / Budget : VGC + FEDER / VGC + EFRO

Programme / Programma :

Ecole de 400 élèves

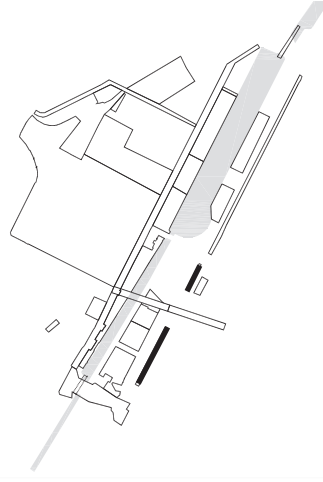
Crèche de 48 places /

School voor 400 leerlingen

Crèche met 48 plaatsen

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Avant-projet/ontwerpfase

23



REOUVERTURE DE LA SENNE / HEROPENING VAN DE ZENNE

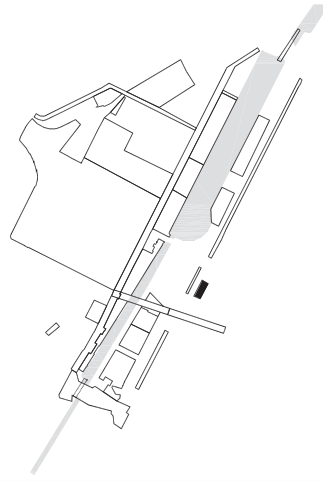
Porteur de projet / Projectleider : Bruxelles Environnement / Brussel Omgeving

Budget / Budget : 5 -10 000 000 €

Programme / Programma : Bruxelles Environnement a réalisé une pré-étude de faisabilité pour un réaménagement du parc Maximilien qui inclurait une réouverture de la Senne sur 700m / Brussel Omgeving heeft een haalbaarheidsstudie voor de herinrichting van het Maximiliaan park dat een heropening van de Zenne over 700m inhoudt laten uitvoeren

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Pré-étude de faisabilité / Haalbaarheidsstudie

24



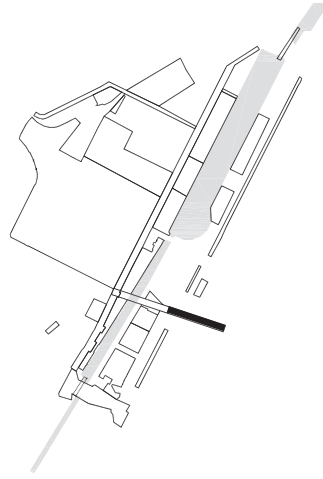
PROJÉT JACQMAIN SA / JACQMAIN NV PROJECT

Porteur de projet / Projectleider : Jacqmain sa / nv

Programme / Programma : Construction d'un ensemble de 81 logements et commerces le long de l'Allée verte / Constructie van een ensemble van 81 wooneenheden en langsheen de Groendreef

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Chantier en cours / Bouw in uitvoering

25



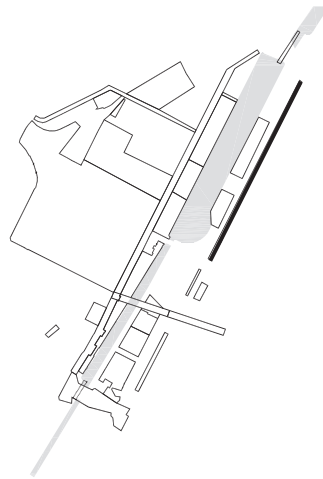
BOULEVARD BOLIVAR / BOLIVARLAAN

Porteur de projet / Projectleider : Bruxelles Mobilité / Brussel Mobiliteit

Programme / Programma : L'objectif est d'adapter le boulevard Bolivar à l'arrivée de la passerelle Picard / Het opjectief is de Bolivarlaan aan te passen aan de voet van de Picardbrug

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Avant-projet / ontwerpfase

26

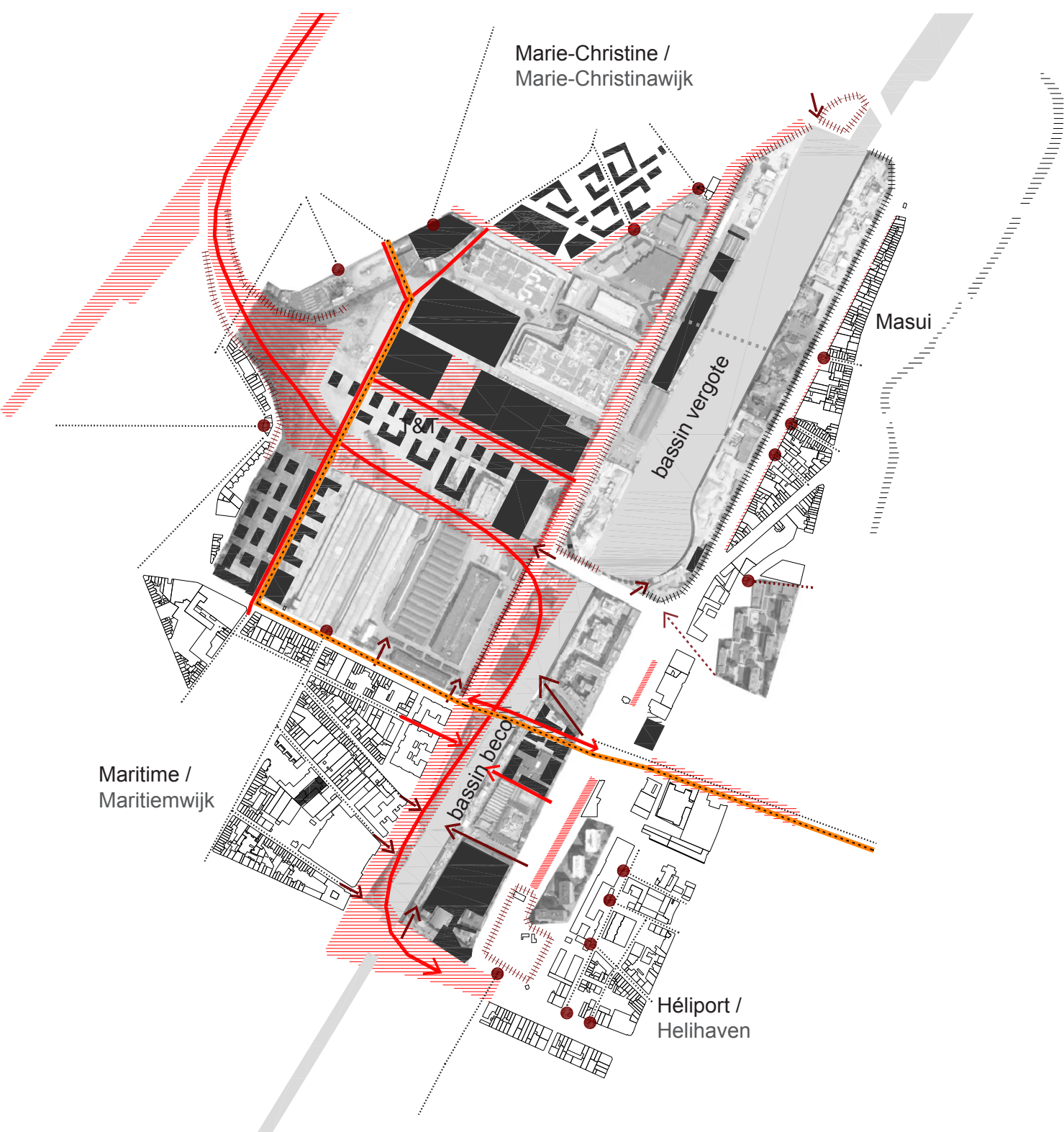


ALLEE VERTE / GROENDREEF

Porteur de projet / Projectleider : Bruxelles Mobilité / Brussel Mobiliteit

Programme / Programma : Aménagement d'une piste cyclable hors trafic / Aménagement d'une piste cyclable hors trafic

Etat d'avancement / Staat van vooruitgang : Terminé / Beëindigd



Marie-Christine /
Marie-Christinawijk

Masui

bassin vergote

Maritime /
Maritiemwijk

bassin beco

Héliport /
Helihaven



3. Synthèse des projets

La carte ci contre montre une synthèse des projets en cours ou à l'étude sur le périmètre du CRU. Nous pouvons constater la densité de projets et ressources mis en place rive gauche. Grâce à ceux-ci, les ruptures créées par le site de T&T sont en partie résorbées :

- une rue N-S en continuité avec la rue Vandenboogaerde sera implantée, elle connectera de façon plus lisible le quartier Maritime au quartier Marie-Christine ;
- à une échelle plus large, une séquence d'espaces publics permettra de se promener de la place de Bockstaël à la place Saintelette en traversant le parc de T&T et le parc du Quai des Matériaux.

Néanmoins, la partie N-O du site de T&T reste encore assez imperméable.

En rive droite, les initiatives apparaissent plutôt fragmentaires et moins puissantes, le rapport entre figures et quartiers reste encore sans solution.

3. Synthese des projets












Deze kaart toont een synthese van projecten die lopend of in studiefase zijn binnen de perimeteer van het SVC. We kunnen de dichtheid van de projecten en ingezette middelen op de linkeroever waarnemen. Dankzij deze zijn de breuken, gecreëerd door de site van T&T, deels geabsorbeerd:

- een N-Z straat in continuïteit met de Vandenboogaerdestraat zal worden ingepland, ze zal de Martiemwijk op een meer leesbare manier verbinden met de Maria-Christinawijk;
- op een grotere schaal laat een sequentie van publieke ruimten toe te wandelen van het Bockstaalplein tot het Saintelette via het park van T&T en het Materialenkaai park doorstekend.

Desalniettemin, blijft het N-O deel van de T&T site nog redelijk ondoorlaatbaar.

Op de rechteroever schijnen de initiatieven eerder fragmentair en minder krachtig, de relatie tussen figuren en wijken blijft nog steeds onopgelost.

Synthèse des projets / Synthese van de projecten

	Figures / Figuren
	Quartiers / Wijken
	Rues existantes / Bestaande straten
	Cul de sac / Doodlopend einde
	Barrières / Barrières
	Entrées et passages existants / Toegangen en bestaande doorsteken
	Passages et entrées en projet / Geplande doorsteken en toegangen
	Projet de passerelle, sans porteur de projet / Project voor passerelle, zonder projectleider
	Espaces publics en projet / Geplande publiek ruimten
	Bâtiments ne projet / geplande gebouwen
	Tram nouveau / Nieuwe tramlijn



**4. Analyse thématique /
4. Thematische analyse**



4 Analyse thématique / 4. Thematische analyse

L'analyse thématique proposée ici est le fruit d'un travail de terrain, d'une lecture cartographique et de l'analyse des données à disposition. Ce chapitre est divisé en plusieurs parties.

La première partie («cadre de vie») est dédiée à la lecture sensible du site à travers une grande carte qui contient toutes les informations collectées pendant les plusieurs relevés faits sur le site. Dans la version finale du rapport, elle sera accompagnée par un reportage photographique qui décrit la grammaire des matériaux des espaces publics et par une série de cartes thématiques.

La deuxième partie développe la thématique de la mobilité.

La troisième partie décrit le contexte social à travers l'étude du logement, de la population et de l'emploi. Un focus est réalisé sur la question des primo-arrivants qui est particulièrement présente dans le quartier.

Les autres parties explorent des thématiques spécifiques telles que le patrimoine, les équipements, la santé...

De hieronder voorgestelde thematische analyse is het resultaat van een terreinonderzoek, een cartografische lezing en de analyse van de beschikbare gegevens. Dit hoofdstuk is opgedeeld in verschillende delen.

Het eerste deel («leefomstandigheden») is gewijd aan de nauwkeurige lezing van de site door middel van een grote kaart die alle informatie verzameld in de verschillende op de site gemaakte notities, opmetingen .., omvat. In de finale versie van het rapport zal ze vergezeld zijn van een fotografische reportage die de materialen van de publieke ruimtes beschrijft en van een reeks thematische kaarten.





Het tweede deel bestudeert de thematiek van de mobiliteit.

Het derde deel beschrijft de sociale context door middel van de studie van huisvesting, bevolking en werkgelegenheid. De focus ligt op de kwestie van de nieuwkomers die in het bijzonder aanwezig is in de wijk.




De andere delen onderzoeken specifieke thematieken zoals erfgoed, voorzieningen, gezondheid...

ESPACE OUVERT :
OPEN RUIMTE :


Description physique / fysische beschrijving

-  espace ouvert public / open publieke ruimte
-  espace ouvert privé / open private ruimte
-  clôtures, passage impossible / afsluiding, onmogelijke doorgang
-  rupture, discontinuité des cheminements, trottoir insuffisant ou dégradé / breuk, discontinuïteit van wegen, voetpaden ontbreken of gedegradeerd


Etat / Toestand

-  à l'abandon / verlaten
-  dégradé / gedegradeerd
-  sous utilisé / onder benut




Pratiques / Praktijken

-  points d'intensité, description des usages et de leur temporalité / punten van intensiteit, beschrijving van de gebruiken en hun tijdelijkheid

Grammaire / Grammaire

-  numéros renvoyant à des photos / nummer verwijzend naar foto's

Mobilité / Mobiliteit





-  arrêts de bus / bus halte
-  arrêts de métro / metro halte
-  arrêts de tramway / tram halte

BATI:
GEBOUWDE :

Fonctions / functies

-  logements / huisvesting
-  commerce - activités - services / commerce - activiteiten - services
-  fonctions publiques / fonctions publiques

Etat / Toestand

-  à l'abandon / verlaten
-  dégradé / gedegradeerd
-  sous utilisé / onderbenut
-  patrimoine / erfgoed

1. Etat des espaces ouverts et des bâtiments

Le cadre de vie est ici introduit par une carte construite petit à petit à partir des nombreuses balades faites dans le périmètre de projet : cette carte au 2000ème accompagne la maquette 3D et raconte une approche physique des lieux.

Cette carte est librement inspirée de la carte de Rome de Giovanni Battista Nolli (Nuova Topografia di Roma, 1748). La couche colorée en noir cherche à identifier un espace «accessible» à différents niveaux, un continuum dans la fragmentation urbaine due au frottement entre « figures » et tissus. Sur cette même couche nous avons aussi représenté les rez-de-chaussée des équipements, des commerces, des services, pour signifier leur appartenance «idéale» au projet de l'espace public. Pour l'espace ouvert et les rez de chaussée, cette carte raconte fonctions, état, grammaire, pratiques, des bâtiments, elle met en évidence l'état de dégradation.

Dans ce rapport, nous annexons un extrait.

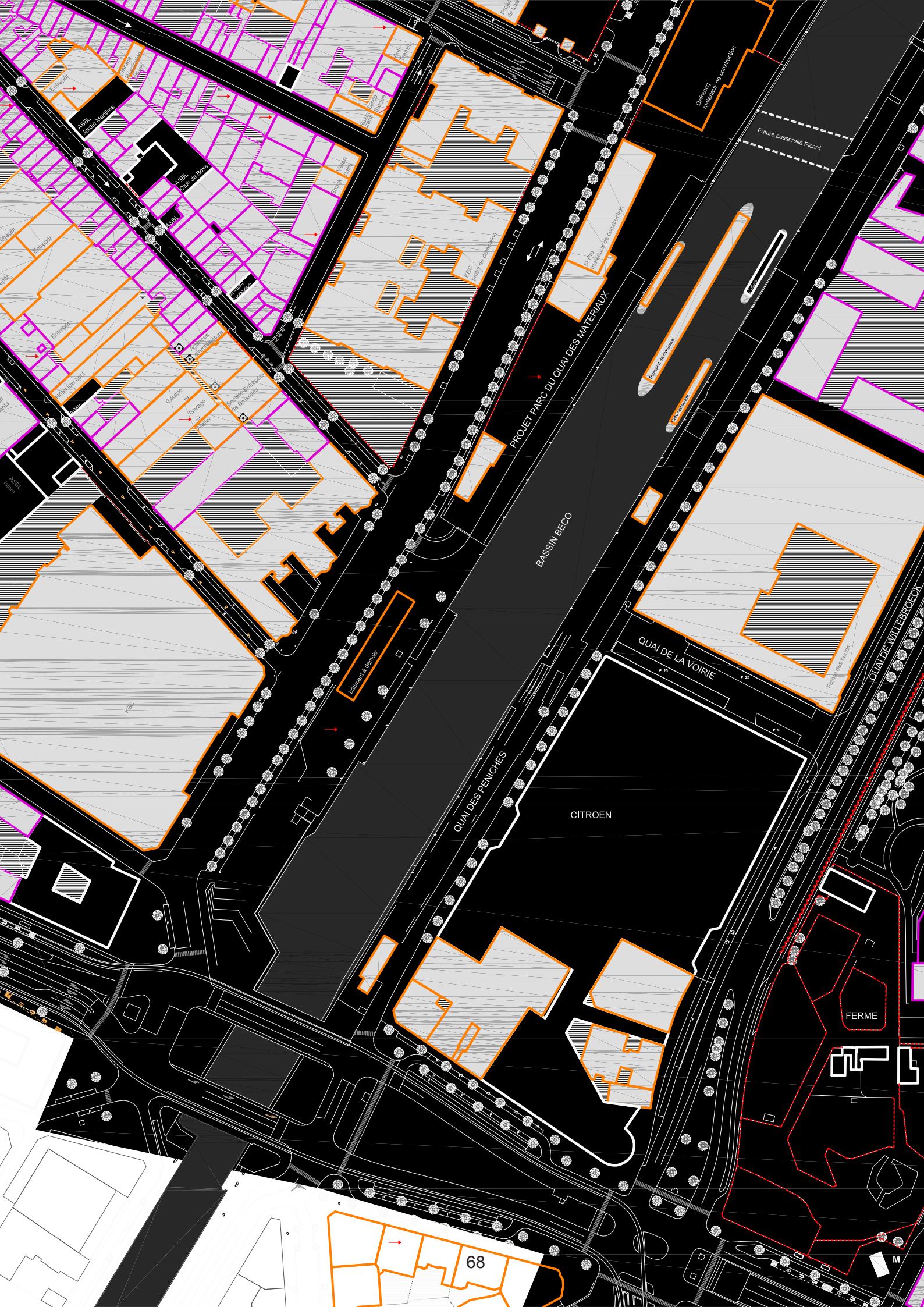
1. Staat van de open ruimte en de gebouwen

Het leefklimaat wordt hier geïntroduceerd door middel van een kaart die beetje bij beetje is opgebouwd tijdens de vele wandelingen op het studiegebied: deze kaart dient te worden afgedrukt op een 2000ste, ze begeleidt de 3D-maquette (gemaakt op dezelfde schaal) en toont de fysieke benadering van de plekken.

Deze kaart is vrij geïnspireerd op de kaart van Rome van Giovanni Battista Nolli (Nuova Topografia di Roma, 1748). De zwarte laag probeert een «toegankelijke» ruimte te identificeren op verschillende niveaus, een continuüm in de stedelijke fragmentatie als gevolg van de wrijving tussen «figuren» en weefsel. In dezelfde laag hebben we ook het gelijkvloers van de voorzieningen, de winkels, de diensten weergegeven, om hun «ideale» deelname aan het publieke ruimte-project aan te geven.

Voor de open ruimte en de gelijkvloerse verdiepen, toont deze kaart de functies, staat, gebruik van de gebouwen, en wijst ze op de staat van verval.

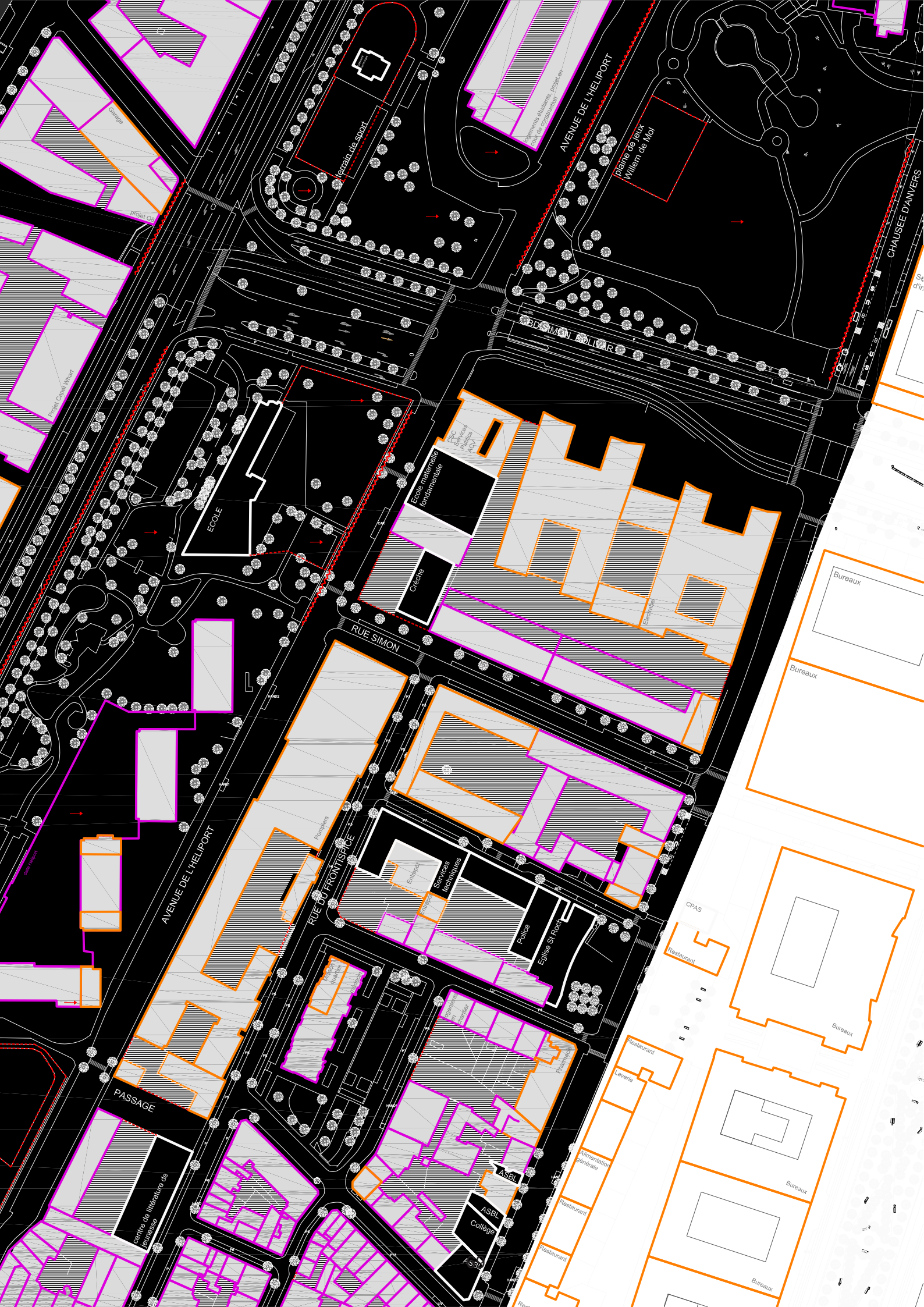
In dit verslag voegen we een uittreksel toe.



68

FERME

M



Source

Voie de service

Projet Couvert (Métro)

ECOLE

RUE SIMON

AVENUE DE L'HELIPORT

RUE DU FRONTISPACE

PASSAGE

Centre de littérature de jeunesse

ASBL Collège

ASBL

ASBL

Pompes

Emploi

Services techniques

Police

Eglise St Roch

Restaurant

Laverie

Alimentation générale

Restaurant

Restaurant

Restaurant

Rue

CPAS

Restaurant

Bureaux

Bureaux

Bureaux

Bureaux

Bureaux

AVENUE DE L'HELIPORT

Plaine de jeux
William de Noyl

CHAUSSEE DANVERS

RUE SIMON

Ecole maternelle fondamentale

Crèche

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

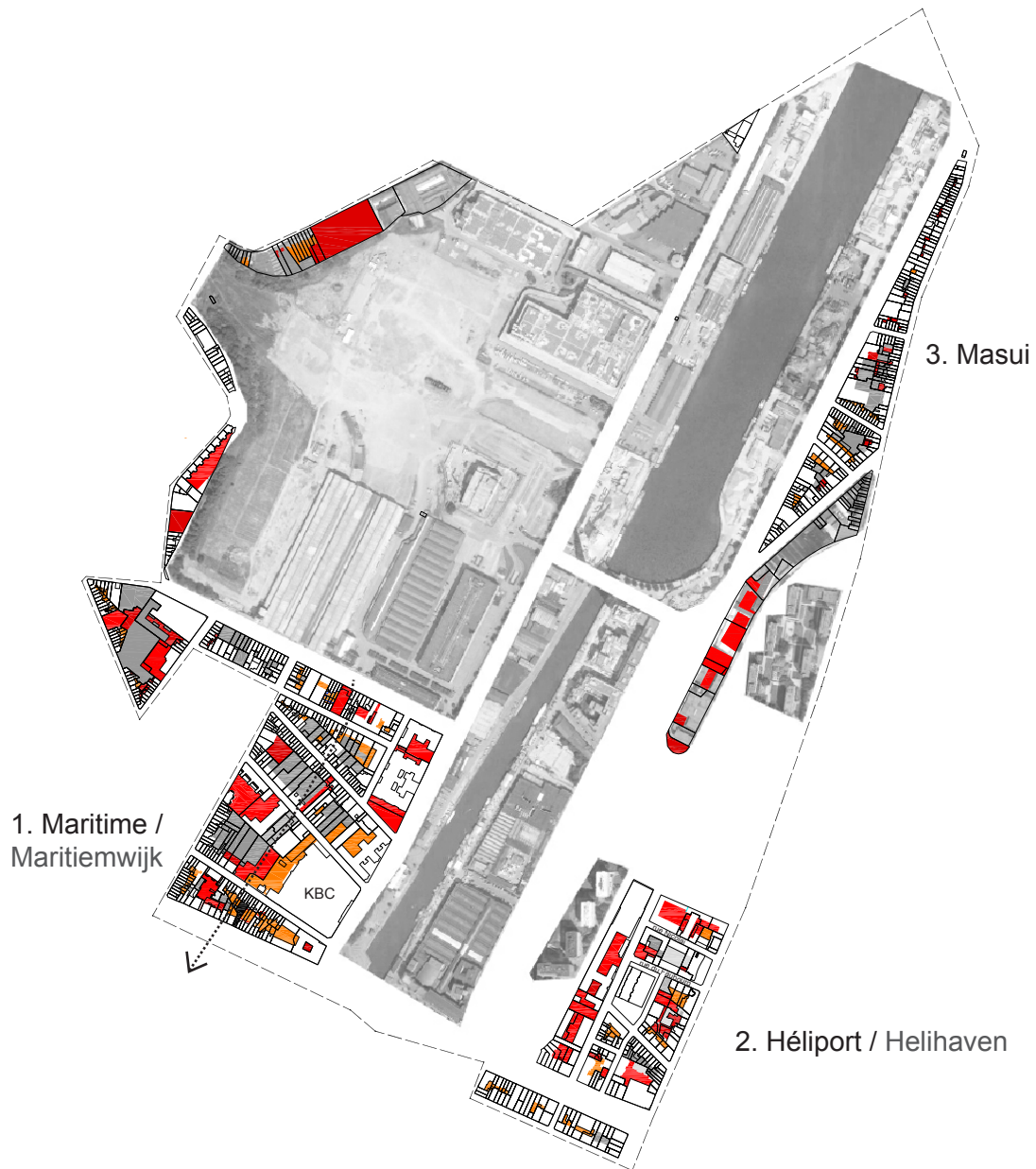
Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse

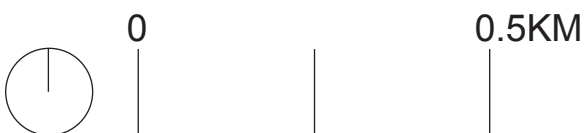
Centre de services à la jeunesse

Centre de services à la jeunesse



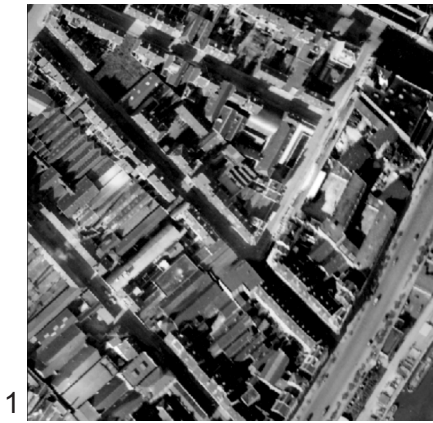
Coeurs d'îlot / Binnenboublok

- bâti : logement / bebouwd : huisvesting
- chantier / bouwplaats
- bâti : industrie-dépôt / bebouwd : industrie-opslagplaats
- bâti : équipement / bebouwd : voorziening
- jardins privés / privé tuinen
- espace ouvert privé ou collectif avec accès sur la rue (jardin, parking,...) / open private of collectieve ruimte met toegang tot de straat (tuin, parking,...)
- espace ouvert privé ou collectif / open private of collectieve ruimte



1930-35

2014



source/ bron : www.gis.irisnet.be/bruciel

Quartier Maritime

Les îlots à l'intérieur du quartier Maritime gardent leur caractère industriel (ils sont grands et accueillent des entrepôts).

Un projet mixte de logement, école et SAMU social est prévue à cet endroit mais le CQD Autour de Léopold ne finance que le logement du concierge.

Il serait intéressant d'imaginer quand même une majeure porosité des îlots.

Héliport

C'est un tissu historique rescapé du quartier Nord, les intérieurs d'îlots se sont transformés en résidentiel et ont perdu leur caractère industriel.

Le contrat de quartier Nord (1999 - 2003) a permis la rénovation de toutes les voiries et la construction de deux projets mixtes: le Stock théâtre (26 logements sociaux) entre la rue Nicolay et la rue du Faubourg et un projet résidentiel entre la rue du Frontispice et l'avenue de l'Héliport.

Le contrat de quartier Nord a permis de rénover les rues mais aucune action n'est intervenue sur le bâti. Les intérieurs d'îlots sont très imperméables et souvent occupés par des activités (garages, dépôt...).

Maritiemwijk

De bouwblokken binnen de Maritieme wijk behouden hun industrieel karakter (ze zijn groot en geven plaats aan loodsen).

En gemengd project met huisvesting, een school en SAMU Social is voorzien op deze plek, maar het Duurzaam Wijkcontract Rond Leopold II financiert enkel de conciërgewoning.

Toch zou het interessant zijn een grote porositeit van deze bouwblokken in overweging te nemen.

Helihaven

Dit is een historisch weefsel overblijvend uit de Noordwijk, de binnenkanten van de blokken zijn getransformeerd in residentiële delen en hebben hun industrieel karakter verloren.

Het Wijkcontract Noord (1999-2003) heeft de vernieuwing van alle wegen en de bouw van twee gemengde projecten mogelijk gemaakt: het Stock theater (26 sociale woningen) tussen de Nicolaystraat en de Voorstadstraat en een residentieel project tussen de Frontispiesstraat en de Helihavenlaan.

Het Wijkcontract Noord heeft de renovatie van de wegen mogelijk gemaakt, maar er is geen enkele actie ondernomen voor het bebouwde. De kernen van de bouwblokken zijn zeer ondoordringbaar en vaak ingenomen door activiteiten (garages, depots...).



La maille large du réseau structurant /
Het groot structurerend netwerk

- périmètre CRU / SVC perimeter
- métro / metro
- tram / tram
- métro projet / metro project
- projet de tram sur Picard / tramproject voor Picard
- schéma directeur bus 2018 : nouvelle offre dans la zone d'étude / richtplan bus 2018 : nieuw aanbod in de zone



2. Mobilité

Transports en commun

Le réseau structurant de transport en commun définit une maille tout autour du périmètre d'étude. Au Sud on retrouve l'axe métro des lignes 2 et 6 avec les stations Yser et Ribaucourt. A l'Ouest c'est la ligne 6 dans sa branche vers le Heysel ainsi que la ligne de chemin de fer 28 dont une nouvelle halte existe à hauteur de Tour et Taxis (Pannenhuis) avec une fréquence très faible. A l'Est et au Nord on retrouve l'axe de la Jonction Nord-Midi et les lignes de pré-métro qui se transforment en ligne de surface (ligne 3 notamment vers le Heysel).

Cette structure forte de desserte laisse pourtant tout le centre de la maille sans ligne de transport en commun structurante depuis l'abandon du projet de tram sur la passerelle Picard. Or cette zone déjà très dense est en développement depuis 15 ans et est appelée à devenir une des zones les plus actives de Bruxelles. Il y a donc un paradoxe qu'aucun projet de transport structurant n'y soit prévu. Ce constat vaut également à plus grande échelle encore, puisque la zone du canal est inscrite dans tous les plans régionaux comme étant la zone stratégique de développement prioritaire mais qu'aucun projet de transport structurant ne lui a été associé à ce jour par la STIB.

Pour compenser la faiblesse du réseau structurant au coeur de la maille, la STIB à tout de même prévu de renforcer son offre de bus dans le quartier au travers du plan bus. La création de la passerelle Picard facilitera le franchissement du canal pour les bus. Toutefois cette nouvelle offre, si elle est appréciable en terme de desserte fine ne compensera pas en terme d'offre et d'attractivité la présence d'une ligne structurante de tram.

2. Mobiliteit

Openbaar vervoer

Het structurerend netwerk van het openbaar vervoer definieert een net rondom het hele studiegebied. In het zuiden bevindt zich de metroas van de lijnen 2 en 6 met de stations IJzer en Ribaucourt. In het westen loopt lijn 6 richting Heizel alsook de spoorweglijn 28, waarop een nieuwe halte is ter hoogte van Tour&Taxis (Pannenhuis) die bediend wordt aan een zeer lage frequentie. In het oosten en noorden vinden we de as van de verbinding Noord-Zuid en de pre-metrolijnen, die veranderen in bovengrondse lijnen (met name lijn 3 richting Heizel).

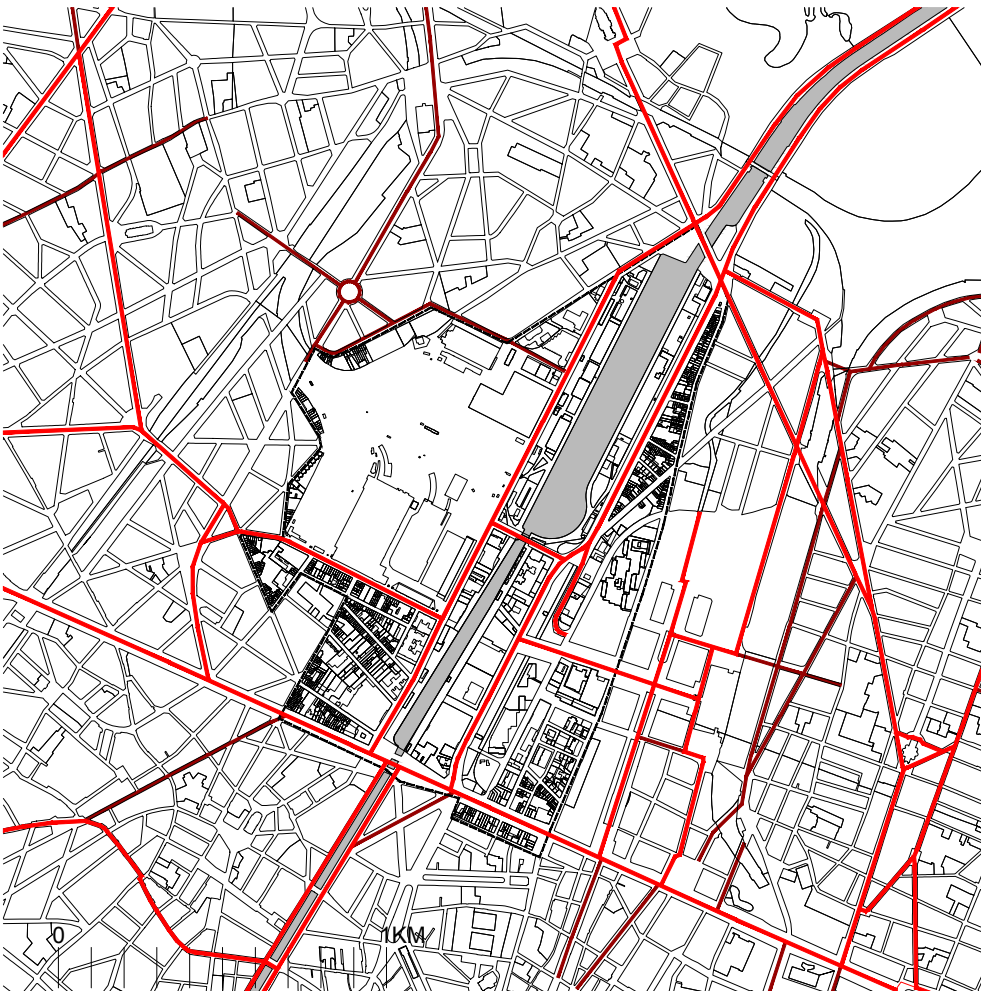
Deze structuur met een goede ontsluiting laat nochtans het hele centrum van het netwerk zonder structurerende openbaar vervoer-lijn sinds het afblazen van het project voor een tram op de Picardbrug. Nu is deze zeer dense zone al gedurende 15 jaar in ontwikkeling en wordt ze gezegd een van de meest actieve zones van Brussel te zullen worden. Het is dus een paradox dat er geen enkel structurerend vervoersproject is voorzien. Deze vaststelling geldt eveneens op de nog grotere schaal, aangezien de kanaalzone in alle regionale plannen als een prioritaire strategische zone voor ontwikkeling is beschreven, maar er tot vandaag geen enkel structurerend transportproject aan is toegekend door de MIVB.

Om de zwakte van het structurerend netwerk te compenseren in het hart van het net, heeft de MIVB alsnog voorzien om haar busaanbod te vergroten in de wijk door middel van een busplan. De bouw van de Picardbrug zal de oversteek van het kanaal vergemakkelijken voor de bussen. Zelfs als dit nieuwe aanbod aannemelijk is in termen van fijnmazige ontsluiting, zal het de aanwezigheid van een structurerende tramlijn niet compenseren in termen van aanbod en aantrekkelijkheid.



Hiérarchie des voies /
Hierarchie van wegen

- voirie métropolitaine /
metropolitane weg
- - - - voirie interquartier / bovenwijk weg
- - - - collecteur de quartier / wijk collector



Statut administratif des voiries /
Administratief statuut van wegen

- voirie régionale /
regionale weg
- voirie communale (art. 33) /
gemeentelijke weg (art. 33)

Circulation automobile

La circulation automobile dans le périmètre est structurée par la hiérarchie des voiries du plan IRIS II, qui concentre deux grands axes nord sud de pénétration urbaine vers le centre de part et d'autre du canal, et l'axe de la petite ceinture et du boulevard Leopold II au sud.

Les deux axes le long du canal ont néanmoins un statut hiérarchique différent puisque l'avenue du Port (au même titre que la rue Lefèbvre et le boulevard Bolivar) a un statut de voirie inter-quartier, alors que l'axe de l'allée verte et du quai de Willebroeck est une voirie métropolitaine qui se divise au nord du square De Trooz en deux voiries principales (avenue de la reine et quai des usines). Cette différence de statut sera d'ailleurs encore accentuée par le futur aménagement de l'avenue du Port, ce qui augure un effet de report partiel sur la voirie métropolitaine.

A une échelle plus large, l'axe de l'allée verte est l'une des seules voiries métropolitaines d'accès au centre ville en venant du nord de la région. Plusieurs voiries d'importance hiérarchique moindre viennent se reconnecter sur cette structure, c'est le cas de la rue Picard ou la chaussée d'Anvers (collecteurs de quartier).

Il est à noter que Bruxelles Mobilité étudie en ce moment la mise en place d'une nouvelle stratégie pour la fixation de la hiérarchie des voiries, qui prendrait en compte également une hiérarchie d'importance pour d'autres modes de déplacement (transports publics, piétons, cyclistes), de façon à ne pas définir l'importance d'une voirie uniquement sur son statut routier, et également d'induire une priorité de certains modes sur d'autres pour chaque type de voirie.

Toutes les voiries supérieures à une voirie de quartier dans le plan IRIS II sont de compétence régionale, les autres sont de compétence communale.

L'importance stratégique de l'axe de l'allée verte et du quai de Willebroeck dans l'organisation du trafic routier du nord de la région (encore accentué par le réaménagement de l'avenue du port) est donc une donnée essentielle à prendre en compte dans le calibrage des projets pour le quartier. Elle induit un « point dur » lié à un nombre de bandes de circulation minimal pour permettre au trafic de passer. Elle signifie également une confirmation des nuisances liées à un tel trafic, à la fois sur l'habitabilité des logements le long du bassin Vergote, comme pour les nouveaux développements le long du quai de Willebroeck, jusqu'au bâtiment Citroën et la petite ceinture.

Autoverkeer

Het autoverkeer binnen de perimeter is gestructureerd door de hiërarchie van de wegen van het IRIS II-plan, dat twee grote noord-zuid assen invult met stedelijke doorstromen richting het centrum enerzijds en anderzijds van het kanaal, en de as van de Kleine Ring en de Leopold II laan in het zuiden.

De twee assen parallel aan het kanaal hebben niettemin een verschillend hiërarchisch statuut, gezien de Havenlaan (alsook de Lefèvrestraat en de Bolivarlaan) het statuut heeft van een bovenwijkse weg, waar de as van de Groendreef en de Willebroekkaai een grootstedelijke weg is die ten noorden van het plein De Trooz opsplitst in twee hoofdwegen (Koninginnelaan en Werkhuizenkaai). Dit verschil in statuut zal bovendien nog duidelijker worden door de toekomstige inrichting van de Havenlaan, wat een effect van gedeeltelijke overdracht zal veroorzaken op de grootstedelijke weg.

Op een grotere schaal is de as van de Groendreef een van de enige grootstedelijke wegen met toegang tot het stadscentrum komend van het noorden van de regio. Verschillende wegen van geringer hiërarchisch belang hechten zich aan deze structuur, dit is het geval voor de Picardstraat of de Antwerpsesteenweg (wijk collector).

We moeten opmerken dat Brussel Mobiliteit op dit moment de opmaak van een nieuwe strategie voor de vastlegging van een hiërarchie van de wegen bestudeert, die eveneens een graad van belangrijkheid voor andere transportmodaliteiten (openbaar vervoer, voetgangers, fietsers) in rekening zou nemen, zodanig dat het belang van een weg niet enkel op basis van haar wegenstatuut wordt gedefinieerd, en tegelijkertijd dat een prioriteit van bepaalde modaliteiten op andere voor elk type weg wordt geïnduceerd.

Alle wegen superieur aan een buurtweg in het IRIS II-plan vallen onder de regionale bevoegdheid, de andere onder de gemeentelijke bevoegdheden.

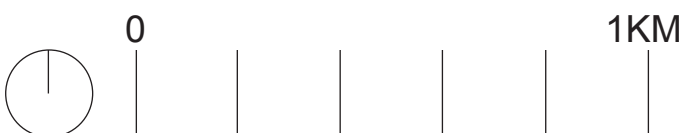
Het strategisch belang van de as van de Groendreef en de Willebroekkaai in de organisatie van het verkeer van het noorden van de regio (nog versterkt door de herinrichting van de Havenlaan) is dus een essentieel gegeven waarmee rekening moet worden gehouden bij de ijking van de projecten voor de wijk. Ze induceert een «moeilijk punt», gelinkt aan het aantal minimale rijstroken nodig om het verkeer door te kunnen laten. Ze betekent eveneens een bevestiging van de hinder verbonden aan zulk verkeer, bijvoorbeeld in verband met de bewoonbaarheid van de huisvesting langs het Vergotedok, alsook van de nieuwe ontwikkelingen langs de Willebroekkaai, tot aan het Citroëngebouw en de Kleine Ring.



Parcours vélo / fietswegen

----- Itinéraire RER vélo (existant et projet) - PRDD / fietsGEN route (bestaand en gepland) - GDPO

———— Itinéraire Régional Cyclables (existants et projet) - GDPO / Regionale Fiets route (bestaand en project) - GDPO



Modes actifs

Le quartier présente des aménagements cyclables de qualité sur les axes principaux de part et d'autre du canal. Une piste cyclable entièrement séparée du trafic a ainsi été aménagée à la fois sur l'avenue du port et sur le quai de Willebroeck et l'allée Verte. Il faut néanmoins signaler que certaines sections sont manquantes et ne permettent pas de connecter ces aménagements avec des aménagements plus en amont, c'est le cas place Saintelette par exemple, où le lien avec la petite ceinture ouest n'existe pas.

Sur les autres axes la réalité cyclable est assez aléatoire, avec des aménagements minimalistes en termes de signalisation (SUL, marquages au sol, etc) sur la plupart des rues de quartier. Certaines voiries sont également en assez mauvais état et/ou avec des matériaux pavés ne facilitant pas la pratique du vélo.

Les aménagements piétons peuvent faire l'objet d'une analyse similaire. Les aménagements sont globalement de bonne qualité le long des grands axes. Et sur les petites rues ils sont assez aléatoires, avec certaines rues présentant des trottoirs et aménagements en moins bon état.

Pour les piétons comme pour les cyclistes la circulation dans le quartier est particulièrement marquée par la présence du trafic automobile et les activités économiques le long du bassin Vergote : bruit, sable, pollution, etc. Les modes actifs sont par ailleurs nettement plus touchés par le morcellement global du quartier, barrières, culs de sacs, grilles, passages insécurisants, sont nombreux à la petite échelle, mais également à la grande échelle, avec de grands éléments de rupture, tels que les bassins Beco et Vergote (qui proposent un nombre limité de traversées), ou des axes comme l'allée verte.

Les aménagements envisagés à ce stade dans le périmètre sont de nature à améliorer sensiblement la situation de la mobilité douce, on pense notamment à la passerelle Picard, le réaménagement du parc sur le quai des matériaux, l'avenue du port, les aménagements cyclables le long de la petite ceinture (+Saintelette), ou encore les projets de passerelles cyclables sous le pont Saintelette.

Actieve modaliteiten

De buurt voorziet in kwalitatieve fietsvoorzieningen op de hoofdassen enerzijds en langs het kanaal anderzijds. Zo is op de Havenlaan en de Willebroekkaai en Groendreef een fietspad ingericht dat volledig gescheiden is van het verkeer. Daarbij moeten we opmerken dat bepaalde delen tekortschieten en het niet altijd mogelijk is deze inrichtingen te verbinden met inrichtingen meer stroomopwaarts; dit is bijvoorbeeld het geval op het Sainteletteplein waar de verbinding met de Kleine Ring onbestaande is.

Op de andere assen zijn de fietsomstandigheden tamelijk willekeurig met minimale voorzieningen in termen van signalisatie (BEV, markeringen op de grond, etc.) op de meeste straten van de buurt. Daarbij zijn bepaalde wegen in vrij slechte staat en/of bedekt met materialen die het gebruik van de fiets niet vergemakkelijken.

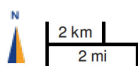
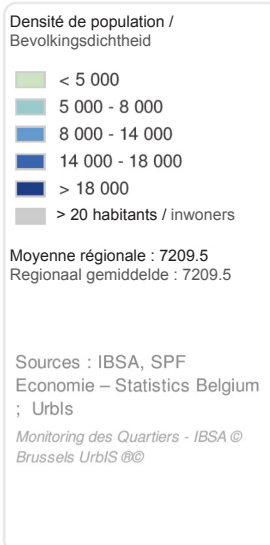
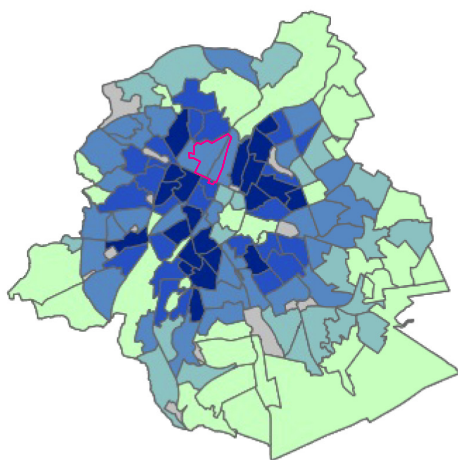
De voorzieningen voor voetgangers kunnen onderworpen worden aan een gelijkaardige analyse. De voorzieningen zijn in het algemeen in goede staat langs de grote assen. Op de kleinere wegen zijn ze tamelijk willekeurig, met bepaalde straten waar de stoepen en inrichtingen in minder goede staat zijn.

Zowel voor de voetgangers als voor de fietsers wordt het circuleren in de wijk voornamelijk gekenmerkt door de aanwezigheid van het autoverkeer en de economische activiteiten in het Vergotedok: lawaai, zand, vervuiling, etc. De actieve modaliteiten zijn daarenboven duidelijk meer geraakt door de globale fragmentatie van de wijk; barrières, doodlopende straten, hekken, onveilige oversteken zijn talrijk aanwezig op de kleine schaal, maar evenzeer op de grote schaal, met grote breukelementen, zoals het Becodok en Vergotedok (die een gelimiteerd aantal oversteken tellen) of assen zoals de Groendreef.

De in dit stadium voorziene inrichtingen binnen de perimeter zijn van die aard dat ze de situatie voor de zwakke weggebruiker gevoelig verbeteren, zo denken we bijvoorbeeld aan de Picardpasserelle, de herinrichting van het park op de materialenkaai, de Havenlaan, de fietsvoorzieningen langs de Kleine Ring (+Saictelette), of nog de projecten rond fietsersbruggen onder de Saintelettebrug.



Délimitation des quartiers du monitoring (en bleu) et périmètre d'étude (en rose) /
 Aflijning van de monitorwijken (in blauw) en de studie perimter (in rood)



La zone apparaît moyennement dense sur la carte alors qu'elle regroupe parmi les quartiers les plus denses de la Région, mais aussi de grandes friches et zones monofonctionnelles dont le logement est exclu /
 De zone verschijnt op de kaart met een matige dichtheid omdat ze tussen de wijken enkele van de meest dichtebevolkte van de region verzamelt, maar ook grote braakliggende terreinen en monofunctionele zones waar huisvesting uitgesloten is bevat

3. Logement, population, emploi

Une bonne partie de l'analyse statistique développée ci-après est basée sur le «Monitoring des quartiers».

Les « quartiers » du monitoring au sein du périmètre d'étude sont les suivants :

- Maritime
- Quartier Nord

Le quartier « Beguinage/Dixmude » ne couvre, au sein du périmètre d'étude que les deux îlots au sud qui sont dans le pentagone. Au nord ouest du périmètre, le quartier Vieux Laeken Est est également important pour l'analyse car il regroupe les quartiers au nord ouest du site de Tour et Taxis, qui ne sont pas directement inclus dans le périmètre d'étude mais potentiellement directement affectés par les projets.

Le périmètre d'étude est caractérisé par les contrastes entre les quartiers périphériques (Maritime, Marie-Christine, Masui/Héliport) densément habités et les grandes infrastructures (Tour et Taxis, TIR, bassins Vergote/Beco) qui occupent une superficie importante avec une très faible densité d'habitants et d'emploi.

Ces contrastes de densité, se doublent de contrastes de population et d'emploi, au sein des quartiers mais surtout entre les quartiers et nouveaux développements (Beco/Up Site, T&T...).

Il s'agit d'un élément à prendre en compte lors de l'analyse des cartes issues du Monitoring des quartiers car la maille statistique des « quartiers », au sens du monitoring, englobe indifféremment ces zones très contrastées. La vision statistique qui en ressort est donc parfois largement faussée.

A titre d'exemple les cartes de densité de population font apparaître des densités anormalement faibles pour une zone de première couronne. On est en effet dans des valeurs proches de la moyenne régionale qui est de 7209hab/km² : 10.342 pour le quartier Maritime, 11 756 pour le quartier Nord. En réalité si on exclut de ces quartiers Tour et Taxis, les zones portuaires et le quartier administratif du quartier nord, on se retrouve avec une densité deux fois plus élevée, ce qui place les quartiers Maritime et Masui parmi les quartiers les plus denses de la région

D'autre part, la transformation du bassin Beco et du site de Tour et Taxis sont encore en cours et non visibles dans les statistiques disponibles qui datent dans le meilleur des cas de quelques années et pour certaines du recensement de 2001.

3. Huisvesting, bevolking, werk

Een groot deel van de hieropvolgende statistische analyse is gebaseerd op de «Monitoring van de wijken».

De gemonitorde «wijken» binnen de perimeteer van het studiegebied zijn de volgende:

- Maritieme wijk
- Noordwijk

Van de wijk «Begijnhof/Diksmuide» vallen enkel de twee zuidelijke bouwblokken die binnen de vijfhoek liggen binnen het studiegebied. In het noord-westen van het studiegebied is de wijk Oud Laken Oost eveneens belangrijk voor de analyse, aangezien deze de wijken in het noord-westen van de Tour&Taxis-site, die niet binnen het studiegebied vallen maar mogelijk wel rechtstreeks beïnvloed worden door de projecten, hergroepeert.

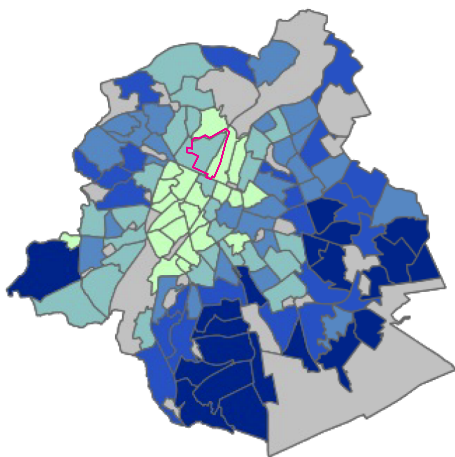
Het studiegebied wordt gekarakteriseerd door de contrasten tussen de dicht bevolkte buitenwijken (Maritiem, Maria-Christina, Masui/Helihaven) en de grote infrastructuren (Tour&Taxis, TIR, Vergote-/Becodok) die een belangrijke oppervlakte innemen met een zeer lage dichtheid aan bewoners en werkgelegenheid.

De contrasten op vlak van dichtheid worden gekoppeld aan bevolkings- en werkgelegenheidscontrasten, binnen de wijken zelf, maar vooral tussen de wijken en de nieuwe ontwikkelingen (Beco/Up Site, T&T...).

Dit is een element dat in rekening moet worden genomen bij de analyse van de kaarten volgend uit de monitoring van de wijken aangezien de statistische matrix van de «wijken», in de zin van de Monitoring, deze zeer contrasterende zones zonder onderscheid omvat. De statistische uitkomst is dus soms in hoge mate vertekend.

Als voorbeeld: de kaarten over bevolkingsdichtheid tonen abnormaal lage dichtheden voor een zone de première couronne. Dit zijn inderdaad waarden die aanleunen bij het regionale gemiddelde van 7209inwoners/km²: 10 342 voor de Maritieme wijk, 11 756 voor de Noordwijk. In realiteit, wanneer we uit deze wijken Tour&Taxis, de havenzones en het administratief kwartier van de Noordwijk uitsluiten, zien we een twee maal zo hoge dichtheid, wat de Maritieme wijk en Masui bij de meest verdichte wijken van de regio plaatst.

Anderzijds is de transformatie van het Becodok en de Tour&Taxis-site nog gaande en niet zichtbaar in de beschikbare statistieken, die in het beste geval dateren van enkele jaren geleden, en sommigen van de telling in 2001.



Superficie moyenne par logement /
gemiddeld oppervlak voor huisvesting

- < 66
- 66 - 71
- 71 - 76
- 76 - 83
- > 83
- Non dispçNon disponible /
niet beschikbaar

Moyenne régionale : 74.39
Regionaal gemiddelde : 74.39

Sources : SPF Economie -
Statistics Belgium - ESE 2001

Monitoring des Quartiers - IBSA ©
Brussels UrbIS @@

Part des logements occupés par le
propriétaire / Deel van de woningen
dat door de eigenaar bewoond
wordt

- < 30
- 30 - 38
- 38 - 45
- 45 - 55
- > 55
- Non disponible /
Niet beschikbaar

Moyenne régionale : 41.45
Regionaal gemiddelde : 41.45

Sources : SPF Economie -
Statistics Belgium - ESE 2001

Monitoring des Quartiers - IBSA ©
Brussels UrbIS @@

Part des logements sociaux (nombre
de logements sociaux pour 100
ménages) / Aandeel van aan sociale
woningen

- < 2
- 2 - 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- > 20
- < 5 logements sociaux / sociale huisvesting
- Non disponible / Niet beschikbaar

Moyenne régionale : 7.29
Regionale gemiddelde : 7.29

Sources : SLRB ; IBSA, SPF
Economie – Statistics Belgium

Monitoring des Quartiers - IBSA ©
Brussels UrbIS @@

Logement

Caractéristiques :

Les caractéristiques statistiques du logement au sein de la zone sont assez typiques du croissant pauvre avec une taille moyenne largement inférieure à la moyenne régionale (66,06m² /logement pour Maritime, 61,7m² pour le quartier Nord contre 74,4m² au niveau régional).

Le taux de propriétaires occupants est également parmi les plus faibles du pays avec 28 (quartier Nord) à 33% (Maritime) contre une moyenne régionale de 44%. Pour mémoire, on se situe à 66% en Wallonie et 71% en Flandre.

Marché immobilier :

Les prix moyens des loyers, compris entre 532 et 617€ sont également parmi les plus faibles de la Région (données Observatoire des Loyers 2013-2015). Ces prix constituent naturellement une moyenne qui cache des réalités très différentes entre d'une part le marché immobilier de logement au sein des quartiers anciens et d'autre part les nouveaux développements le long du canal, à Tour et Taxis et dans quelques immeubles rénovés (lofts dans le quartier Maritime) qui proposent des prix et un standing nettement plus élevés sans toutefois, sauf exceptions, constituer des logements de luxe. Le marché immobilier de bureau est lui aussi assez spécifique dans la zone avec notamment les développements sur Tour et Taxis qui contrastent avec un recul généralisé du marché de bureau. Certains projets de reconversion de bureaux en logements sont également présents notamment sur un immeuble récent de la KBC avenue du Port.

Logements sociaux :

La part des logements sociaux est fort différente entre la rive gauche et droite du canal :

- Le quartier maritime avec seulement 3,9 logements sociaux pour 100 logements est en dessous de la moyenne régionale (7,3)

- Le quartier Nord avec notamment les grands ensembles du Foyer Bruxellois atteint 18,3 logements sociaux pour 100 logements.

Ces chiffres sont à mettre au regard de l'objectif régional d'atteindre dans toutes les communes un minimum de 15% de logements sociaux. Le plus grand projet de logement public dans le quartier concerne le site de Tivoli qui jouxte le périmètre et offrira 400 logements dont 1/3 de logements sociaux et le reste en acquisitif pour revenus moyens.

Huisvesting

Gegevens:

De statistische gegevens van de huisvesting binnen de zone zijn vrij typerend voor een trage groei met een gemiddelde grootte veel lager dan het regionale gemiddelde (66,06m²/woning voor Maritiem, 61,7m² voor de Noordwijk, tegen 74,4m² op regionaal niveau).

Het percentage aan huiseigenaars die hun pand bewonen hoort eveneens bij de laagsten van het land met 28 (Noordwijk) à 33% (Maritiem) tegenover een regionaal gemiddelde van 44%. Ter herinnering, in Wallonië ligt dit cijfer op 66%, in Vlaanderen op 71%.

Immobilienmarkt:

Ook de gemiddelde huurprijzen, vervat tussen 532 en 617€, zijn bij de laagsten van de regio (gegevens Observatiecentrum voor de huisvesting 2013-2015). Deze prijzen betreffen natuurlijk een gemiddelde dat de zeer verschillende realiteit verbergt tussen enerzijds de immobiliënmarkt voor huisvesting in de oude buurten en anderzijds de nieuwe ontwikkelingen langs het kanaal, op Tour&Taxis en in enkele gerenoveerde gebouwen (lofts in de Maritieme wijk) die een duidelijk hogere prijs en meer comfort hebben, zonder, op enkele uitzonderingen na, luxe-logementen te zijn.

Ook de immobiliënmarkt voor kantoren is redelijk specifiek in het gebied, met de ontwikkelingen op Tour&Taxis die contrasteren met de algemene terugval van de bedrijvenmarkt. Bepaalde projecten rond de omvorming van kantoren in woningen zijn eveneens aanwezig, met name aan het recente KBC-gebouw op de Havenlaan.

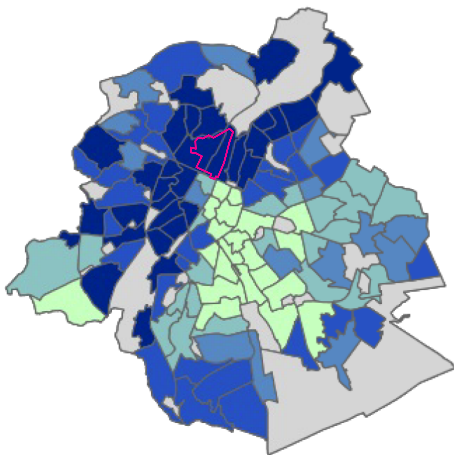
Sociale huisvesting:

Het aandeel aan sociale woningen is sterk verschillend tussen de linker- en rechteroever van het kanaal:

– De Maritieme wijk met slechts 3,9 sociale woningen op 100 woningen ligt onder het regionale gemiddelde (7,3).

– De Noordwijk, met de grote complexen van de Foyer Bruxellois bereikt 18,3 sociale woningen op 100 woningen.

Deze cijfers moeten worden gezien in het licht van de regionale doelstelling om in alle gemeenten een minimum van 15% aan sociale woningen te bereiken. Het grootste sociale huisvestingsproject in de buurt betreft de Tivoli-site die aan het studiegebied grenst en 400 woningen zal aanbieden, waaronder 1/3e sociale woningen en de rest bestemd voor aankoop door mensen met gemiddelde inkomens.



Part des 0-17 ans dans la population totale / Aandeel van de 0-17 jarige in de totale bevolking

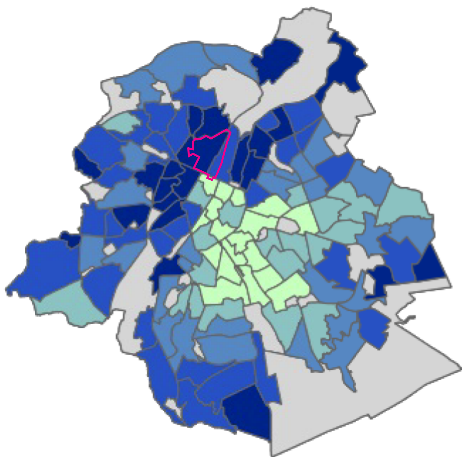
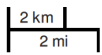
- < 17,5
- 17,5 - 20
- 20 - 22
- 22 - 25
- > 25

Non disponible / niet beschikbaar

Moyenne régionale : 22.73
Regionaal gemiddelde : 22.73

Sources : IBSA, SPF
Economie – Statistics Belgium

Monitoring des Quartiers - IBSA ©
Brussels UrbIS @@



Taille moyenne des ménages privés / gemiddelde omvang van huishoudens

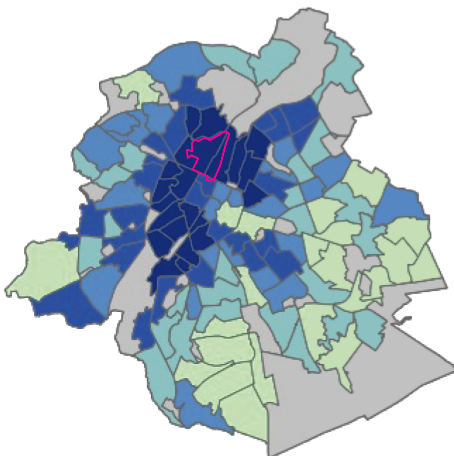
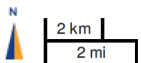
- < 1,8
- 1,8 - 2
- 2 - 2,2
- 2,2 - 2,4
- > 2,4

Non disponible / Niet beschikbaar

Moyenne régionale : 2.13
Regionaal gemiddelde : 2.13

Sources : IBSA, SPF
Economie – Statistics Belgium

Monitoring des Quartiers - IBSA ©
Brussels UrbIS @@



Taux chômage / werkloosheidspercentage

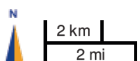
- < 13
- 13 - 18
- 18 - 21
- 21 - 28
- > 28

Non disponible / niet beschikbaar

Moyenne régionale : 22.69
Regionaal gemiddelde : 22.69

Sources : Actiris ; BCSS

Monitoring des Quartiers - IBSA ©
Brussels UrbIS @@



Population

La densité de population est très importante dans les quartiers constitués alors qu'à l'opposé, de vastes zones monofonctionnelles persistent (friche de Tour et Taxis, TACT, zone portuaire, zone administrative). La structure par âge est caractérisée par une forte surreprésentation des 0-17 ans, qui est proche des 30% (moyenne régionale à 22%) et une sous représentation des plus de 65 ans (8% contre 13% en moyenne).

La structure des ménages est également typique de la Zone de Rénovation Urbaine (ZRU) avec une surreprésentation des grands ménages. Leur taille moyenne est plus importante dans le quartier maritime (2,57) que dans le quartier nord (2,4) mais dans les deux cas supérieure à la moyenne régionale (2,13).

Emploi

Le taux de chômage dans le périmètre est très élevé, dépassant les 30% (33% dans le quartier nord 35% dans le quartier Maritime). Le chômage des jeunes est particulièrement problématique avec 46% dans le quartier Nord et même près de 48% dans le quartier Maritime. (source Actiris BCSS 2012).

Ces chiffres contrastent avec le nombre d'emplois occupés dans la zone qui est particulièrement élevé que ce soit dans la partie administrative du quartier nord ou le long de l'avenue du Port. Toutefois les habitants des quartiers Nord et Maritime n'ont pas le profil de formation adapté à ces emplois.

On note une sous représentation marquante de diplômés de l'enseignement supérieur (voir carte de l'Atlas de la santé et du social) et une surreprésentation des filières techniques et professionnelles dans les 2ème et 3ème degrés de l'enseignement secondaire.

Bevolking

De bevolkingsdichtheid is zeer hoog in de beschouwde wijken, terwijl daar tegenover de uitgestrekte monofunctionele zones blijven bestaan (braakliggend terrein van Tour&Taxis, TACT, havenzone, administratieve zone).

De indeling per leeftijd is gekenmerkt door een sterke oververtegenwoordiging van de 0-17 jarigen, die dicht bij de 30% ligt (regionaal gemiddelde op 22%) en een ondervertegenwoordiging van de 65-plussers (8% tegenover gemiddeld 13%).

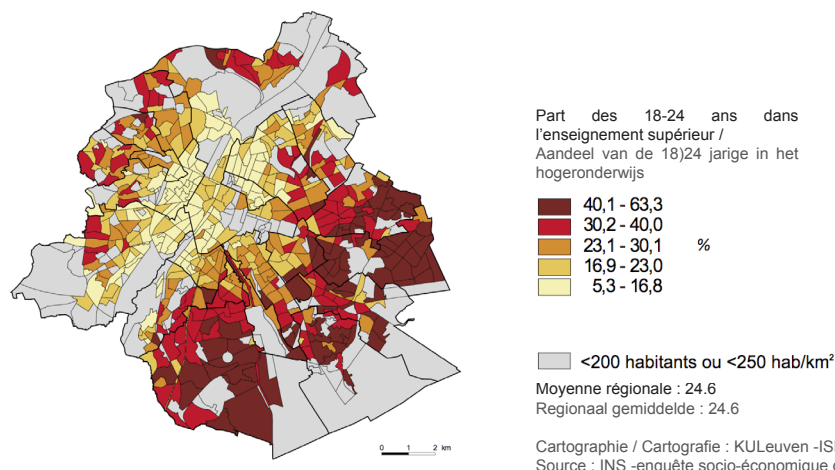
De structuur van de huishoudens is eveneens typerend voor la Zone de Rénovation Urbaine (ZRU) met een oververtegenwoordiging van de grote huishoudens. Hun gemiddelde grootte weegt meer door in de Maritieme wijk (2,57) dan in de Noordwijk (2,4), maar ligt in de twee gevallen hoger dan het regionale gemiddelde (2,13).

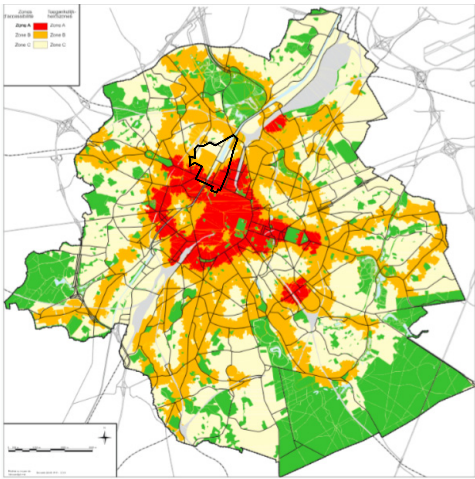
Werk

Het werkloosheidspercentage in het studiegebied ligt zeer hoog, de 30% overschrijdend (33% in de Noordwijk, 35% in de Maritieme wijk). De jongerenwerkloosheid in het bijzonder is problematisch met 46% in de Noordwijk en zelfs bijna 48% in de Maritieme wijk (bron Actiris BCSS 2012).

De cijfers contrasteren met het in deze zone aantal ingenomen banen, dat uitzonderlijk hoog ligt, zij het in het administratieve kwartier van de Noordwijk of in de Havenlaan. De bewoners van de Noordwijk en Maritieme wijk hebben echter niet het profiel of de aangepaste opleiding voor deze banen.

We merken een markante ondervertegenwoordiging van afgestudeerden in het hoger onderwijs (zie kaart van de Welzijns- en gezondheidsatlas) en een oververtegenwoordiging van technische- en beroepsopleidingen in de 2e en 3e graad van het secundair onderwijs.





1 Carte des zones d'accessibilité du RRU/
Kaart van de toegankelijke zones van het GSV



2



3

Des éléments qualitatifs tirés d'observations de terrain répétées et d'entretiens avec des acteurs de premier rang (notamment K. Bouhout, auteur de *Essai sur la visibilité des migrants relégués* et coordinateur de la cohésion sociale à Bruxelles-Ville) montrent une situation préoccupante dans la zone d'étude en matière d'isolement, de distance sociale et de repli ; des dimensions d'autant plus problématiques dans une zone où adolescents, jeunes adultes, chômeurs et primo-arrivants sont surreprésentés.

L'isolement de cette population, le fait d'être coupé des ressources de la ville s'exprime de manière à la fois objective et subjective. Sur un plan objectif, la zone montre une faible accessibilité en transports en commun, contrairement à la plupart des autres quartiers pauvres de la ZRU, mieux connectés (fig. 1) ; d'autre part, la zone, le quartier Nord en particulier, qui est selon Karim Bouhout, « l'un des moins desservis en activités de jeunesse et en projets de cohésion sociale ». L'isolement se vérifie aussi sur un plan subjectif, inscrit dans les modes de vie : « tirer les jeunes du Foyer jusqu'à la place de l'Yser, c'est vraiment compliqué ».

Dernièrement, les images de l'occupation du Parc Maximilien montrant le campement de réfugiés avec directement à l'arrière-plan la tour de logement de standing Upsite, ont fait du quartier Nord l'une des icônes de la distance sociale à Bruxelles (fig. 2). Un tel « paysage de l'inégalité », digne des grandes métropoles du Sud, a des implications fortes dans le devenir de la zone et ses scénarios d'urbanisation.

Au niveau de la vie collective et de celle des jeunes en particulier, la zone semble se caractériser par des phénomènes de repli. Dans le quartier Nord, l'espace public extérieur, certes largement privé de qualités (à l'exception du Parc Gaucheret à proximité), est peu approprié, souvent étrangement désert, au profit d'espaces semi-publics, intérieurs ou peu visibles, comme les pieds d'immeuble, les salles de sport, les maisons de quartier ou les équipements religieux. Il est à souligner ici que les espaces les plus propices à la vie collective sont parfois des espaces intérieurs, comme le centre Pôle Nord. Ample, bien équipé et confortable, il est « pris d'assaut » par les joueurs de foot en salle et les amateurs d'arts martiaux. Il accueille également d'importantes fêtes de quartier. De manière comparable, la ferme Maximilien fait l'objet de nombreuses visites et activités (fig. 3), qui restent toutefois peu visibles. Cette relative intensité de la vie collective intérieure, abritée, contraste avec la faible intensité, voire la morosité qualifiant la vie collective publique, extérieure.

Kwalitatieve elementen volgend uit de herhaaldelijke observaties op het terrein en gesprekken met de belangrijkste actoren (met name K. Bouchout, auteur van *Essay over de zichtbaarheid van de achtergestelde migranten* en coördinator van de sociale cohesie bij Stad Brussel) tonen een zorgwekkende situatie binnen het studiegebied in termen van isolatie, sociale afstand en afzondering; dimensies die eens zo problematisch zijn in een gebied waar adolescenten, jongvolwassenen, werklozen en nieuwkomers oververtegenwoordigd zijn.

De isolatie van deze bevolkingsgroep, het losgesneden zijn van de middelen van de stad toont zich zowel op een objectieve als op een subjectieve manier. Objectief gezien, toont de zone een zwakke toegankelijkheid tot openbaar vervoer, tegengesteld aan het merendeel van de andere arme wijken van de SVG die beter verbonden zijn (fig. 1); anderzijds is het gebied, de Noordwijk in het bijzonder, volgens Karim Bouchout « een van de minst bedeelde in activiteiten voor jongeren en projecten rond sociale cohesie ». De isolatie uit zich ook op subjectieve wijze, ingebakken in de levensstijl: « de jongeren van de Foyer naar het Ijzerplein krijgen is enorm moeilijk ».

Tot slot maken de beelden van de bezetting van het Maximiliaanpark door kamperende vluchtelingen met op de achtergrond de Upsite-toren met luxe-woningen, van de Noordwijk een van de iconen van sociale afstand in Brussel (fig. 2). Zulk « landschap van ongelijkheid », waardig aan de grote metropolen van het Zuiden, heeft grote implicaties voor de toekomst van de zone en haar stedenbouwkundige scenario's.

Op niveau van het collectieve leven, en dat van de jongeren in het bijzonder, blijkt de zone zich te kenmerken door het fenomeen van terugtrekking/afzondering. In de Noordwijk kent de publieke buitenruimte ieen groot gebrek aan kwaliteit (met als uitzondering het vlakbij gelegen Gaucheretpark), onaangepast, vaak onaangenaam verlaten, ten gunste van de semi-publieke ruimtes, binnen of weinig zichtbaar, zoals aan de voet van gebouwen, sportzalen, jeugdhuizen of religieuze gebouwen. Het is belangrijk te weten dat de ruimtes het meest geschikt voor het collectieve leven soms binnenruimtes zijn, zoals het Poolcentrum. Ruim, goed uitgerust en comfortabel, wordt deze veelvuldig gebruikt door zaalvoetballers en amateurs van vechtkunsten. Tevens geeft ze een plek aan belangrijke buurtfeesten. De boerderij Maximilien verzorgt op een vergelijkbare manier talrijke bezoeken en activiteiten (fig. 3), die al bij al weinig zichtbaar blijven. Deze relatief hoge intensiteit van het collectieve leven binnen, beschut, staat in contrast met de lage intensiteit buiten, merkbaar in de somberheid die het publieke collectieve leven kenmerkt.

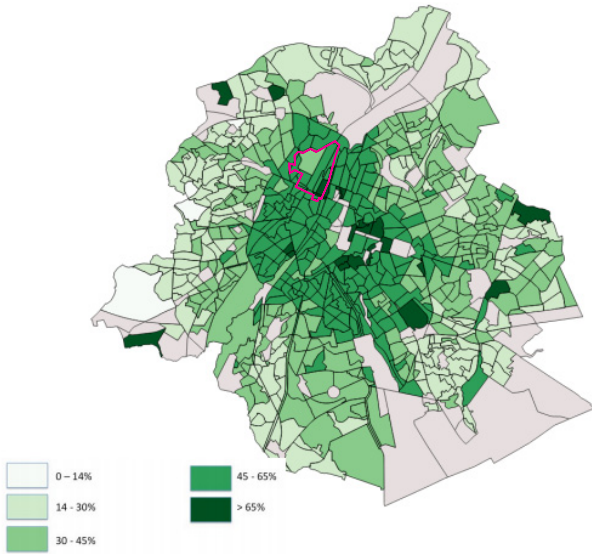
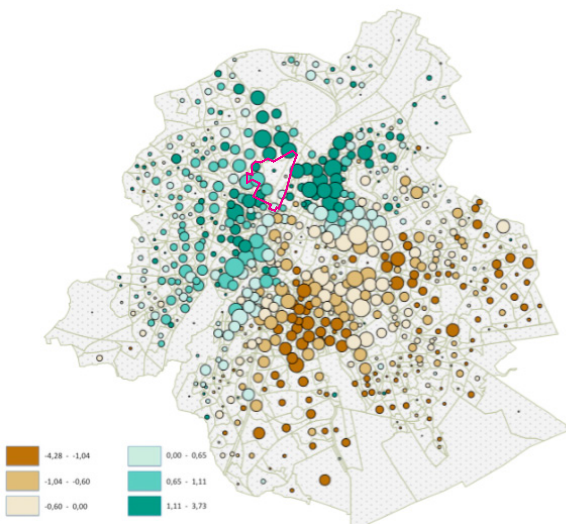


Figure 4 : Carte de la part des personnes nées à l'étranger en 2011 (source : ULB-IGEAT)

4 Carte de la part de personnes nées à l'étranger 2011
 (source : ULB-IGEAT) / Kaart van het aandeel van personen
 geboren in het buitenland (bron : ULB-IGEAT)



5 Carte de la première composante
 (Source : RN - Extraction et traitement CBAI-UCL) /
 Kaart van het eerste bestandsdeel
 (Bron : RN - Extraction et traitement CBAI-UCL)

Primo-arrivants

L'occupation du Parc Maximilien par des centaines de réfugiés entre septembre 2015 et début 2016 a contribué à attirer une nouvelle fois l'attention publique sur la question des primo-arrivants et de leur place dans la ville, dans les quartiers centraux nord et ouest en particulier. Une problématique bien connue dans la zone, et sur laquelle insistait déjà le diagnostic socio-économique du CQD Masui, en 2010 : « Ces dernières années, le quartier Nord voit s'installer de très nombreux ressortissants des pays de l'Est, des bulgares, ainsi que de nombreux roms. Il est difficile d'objectiver leur présence dans le quartier car beaucoup ne sont pas inscrits dans les registres. Néanmoins, tant le témoignage des habitants et des acteurs sociaux que l'observation du quartier permettent de se rendre compte de l'importance du phénomène ».

Depuis, de nouvelles données sont disponibles : Une étude réalisée par le CBAI en 2014, proposant un état des lieux de la présence de primo-arrivants à Bruxelles, montre que le périmètre d'études du CRU1 est particulièrement concerné par cette problématique. Notons que cette étude s'appuie sur des données de 2013, soit antérieures à la guerre en Syrie et à l'arrivée de migrants syriens à Bruxelles, et singulièrement dans le quartier Nord (parc Maximilien, voir infra).

L'étude recense environ 120.000 primo-arrivants en RBC en 2013, soit 10.000 de plus qu'en 2010 (110.000). Les primo-arrivants représentent ainsi 10% de la population régionale bruxelloise et un peu plus de 30% de sa population étrangère.

Les principaux résultats de l'étude du CBAI, concernant le périmètre en question, sont les suivants :

- Un indicateur d'une forte immigration relativement récente s'exprime par exemple dans le fait que plus de 65% de la population du quartier Nord sont nés dans un pays étranger. Ce très haut taux distingue le quartier Nord des quartiers avoisinants. (fig. 4)
- La zone CRU connaît une forte sur-représentation des primo-arrivants issus des pays de l'UE-12 (Pologne, Roumanie, Bulgarie), d'Afrique du Nord, d'Afrique Sub-Saharienne, de Turquie et de primo-arrivants « sans code de nationalité ». Le rapport CBAI présente ici une carte explicite sur la question : à travers une « analyse par composante principale », les chiffres des populations primo-arrivantes issues des différentes régions citées ci-dessus sont agrégés dans une catégorie nommée « composante 1 ». La cartographie (fig. 5) de la « composante 1 » de cette analyse montre que la zone d'étude du CRU connaît les plus hautes concentrations en primo-arrivants originaires de ces pays et constitue également le centre de gravité de leur distribution à travers la Région.

Nieuwkomers

De bezetting van het Maximiliaanpark door een aantal vluchtelingen in september 2015 en begin 2016 heeft ertoe bijgedragen nog maar eens de publieke aandacht te vestigen op de kwestie van de nieuwkomers en hun plek in de stad, in de centraal-noordelijke en -westelijke wijken in het bijzonder. Dit is een welgekende problematiek binnen de zone, waar de socio-economische diagnose van het Duurzaam Wijkcontract Masui reeds op wees in 2010: «De laatste jaren ziet de Noordwijk een zeer groot aantal burgers uit het oosten zich er vestigen, Bulgaren, net als veel Roma's. Het is moeilijk om hun aanwezigheid in de wijk objectief vast te leggen aangezien velen niet ingeschreven zijn in de registers. Desalniettemin tonen zowel de getuigenissen van de inwoners en de sociale actoren als de observatie van de wijk het belang aan van zich bewust te zijn van dit fenomeen.»

Sindsdien zijn er nieuwe gegevens beschikbaar: een studie van het CBAI in 2014, die een plaatsbeschrijving van de aanwezigheid van nieuwkomers in Brussel voorstelt, toont dat het studiegebied van de SVC1 in het bijzonder getroffen is door deze problematiek. We merken op dat deze studie gebaseerd is op gegevens uit 2013, zijnde van voor de oorlog in Syrië en het toestromen van de Syrische migranten in Brussel, en vooral in de Noordwijk (Maximiliaanpark, zie infra).

De studie noteert rond de 120.000 nieuwkomers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2013, zijnde 10.000 meer dan in 2010 (110.000). Daarmee vertegenwoordigen de nieuwkomers 10% van de regionale Brusselse bevolking en iets meer dan 30% van haar buitenlandse bevolking .

De belangrijkste resultaten van de studie van het CBAI, met betrekking tot het studiegebied, zijn de volgende:

* Een indicator van een redelijk recente hoge immigratie uit zich in het feit dat meer dan 65% van de bevolking in de Noordwijk geboren is in een vreemd land. Dit zeer hoog percentage onderscheidt de Noordwijk van de naburige wijken (fig. 4).

* De SVC-zone kent een sterke oververtegenwoordiging van nieuwkomers afkomstig uit landen van de EU-12 (Polen, Roemenië, Bulgarije), Noord-Afrika, Sub-Saharisch Afrika, Turkije en van nieuwkomers «zonder nationaliteitsbewijs». Het CBAI-rapport toont hierover een duidelijke kaart: door middel van een «analyse via hoofdcomponenten» zijn de cijfers over de nieuwkomers afkomstig uit de verschillende hierboven genoemde regio's verzameld in de categorie genoemd «Component 1». De cartografie (fig. 5) van de «Component 1» van deze analyse geeft aan dat het studiegebied van de SVC de hoogste concentraties aan nieuwkomers uit deze landen telt en eveneens het zwaartepunt vormt van hun distributie over het Gewest.



L'occupation du Parc Maximilien et ses suites

En septembre 2015, de nombreux migrants syriens et irakiens, mais aussi afghans et africains se présentent à l'Office des étrangers, au croisement de la chaussée d'Anvers et du boulevard Simon Bolivar. Devant l'important nombre de demandes, de longues files d'attentes se forment. L'attente de quelques heures se transforme en jours, puis en semaines.

Une entraide associative se met en place et un campement informel se crée pendant plusieurs semaines sur une partie du parc Maximilien

Cette situation, qui en elle-même est loin d'être résolue, sera vraisemblablement suivie d'autres situations similaires occasionnées par l'arrivée d'autres vagues de migrants dans des conditions où les moyens d'accueil adaptés ne seraient pas mis en œuvre par les pouvoirs publics. Cette partie du Parc Maximilien et ses environs pourraient encore trouver à l'avenir cette vocation de lieu de séjour et d'hébergement informel. Cette hypothèse est certainement à considérer dans le cadre de la programmation et de la mise en œuvre du présent CRU.

De bezetting van het Maximiliaanpark en de nasleep





In september 2015 bieden een groot aantal Syrische en Iraakse migranten, maar ook Afghanen en Afrikanen, zich aan bij de dienst Vreemdelingenzaken, gelegen op de kruising van de Antwerpsesteenweg en de Simon Bolivarlaan. De grote hoeveelheid aanvragen veroorzaakt lange wachtrijen. De wachttijd van enkele uren verandert naar dagen, vervolgens naar weken.

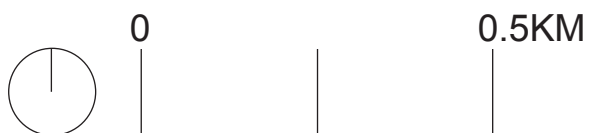
Een associatieve bijstand wordt aangegaan, en een informele kamp wordt gecreëerd voor een aantal weken op een deel van het Maximilian park

Deze situatie, die verre van opgelost is, zal naar alle waarschijnlijkheid gevolgd worden door gelijkaardige situaties veroorzaakt door de aankomst van andere golven van migranten in omstandigheden waar de aangepaste ontvangstmiddelen niet door overheidsinstanties zouden worden voorzien. Dit deel van het Maximiliaanpark en haar omgeving zou in de toekomst nog deze rol van verblijfplaats en informeel onderdak kunnen opnemen. Deze hypothese moet zeker in beschouwing worden genomen in het kader van de programmatie en het in werking stellen van het huidige CRU.



Patrimoine / Patrimonium

-  zone de protection / beschermde zone
-  monument classé / geclaseerd monument
-  arbres remarquables / bijzondere bomen
-  fontaines / fontainen



4. Patrimoine et Biens Classés

Le périmètre compte 6 biens classés :

1. Le pont du Jubilé dont l'état nécessite une rénovation rapide
2. L'immeuble Byrrh, propriété du CPAS de Bruxelles et pour lequel un projet de rénovation est en cours avec un financement FEDER
3. Le monument au travail. Ici seul le monument est classé et non les abords qui sont toutefois repris dans le périmètre de protection.
4. l'immeuble sis 30 rue Van Meyel qui comporte une verrière remarquable.
5. l'immeuble dit de «La Ferme des Boues» qui appartient à la Ville de Bruxelles. A noter qu'ici la zone de protection englobe un très grand périmètre comprenant tout l'îlot et une grande part du quai de Willebroeck.
6. Les anciens établissements Blum

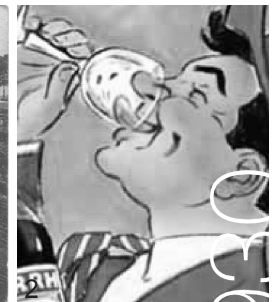
Une étude sur le patrimoine industriel ferroviaire est en cours de réalisation à la Direction des Monuments et Sites. Cette étude aborde largement le site de T&T.

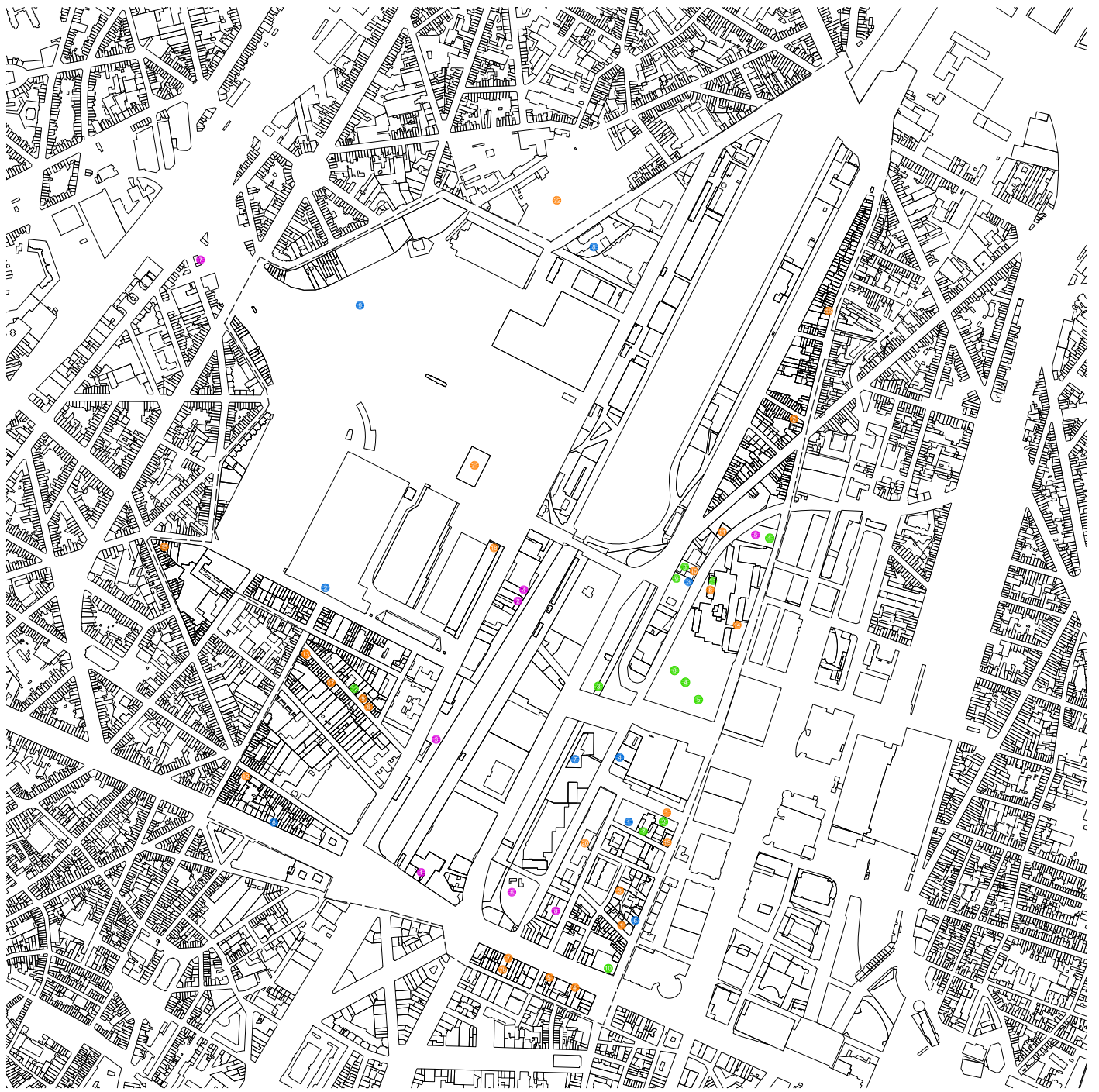
4. Erfgoed en beschermde monumenten

Het studiegebied telt zes beschermde monumenten:

1. De Jubelfeestbrug, waarvan de staat een spoedige renovatie vergt.
2. Het Byrrh-gebouw, eigendom van het OCMW van Brussel en waarvoor een renovatieproject lopend is met de financiering van EFRO
3. Het Monument voor De Arbeid; hier is enkel het monument zelf geklasseerd en niet de ruimte erom, die evenwel is opgenomen in de beschermingszone.
4. Het gebouw op de Van Meyelstraat 30, waar een opmerkelijke overkapping staat
5. Het gebouw genaamd «La Ferme des Boues», eigendom van Stad Brussel. Op te merken is dat de beschermingszone een zeer groot gebied omvat, met inbegrip van het hele bouwblok en een groot deel van Willebroekkaai.
6. De vroegere Blum-gebouwen

Een studie over het industrieel spoorweg patrimonium wordt gerealiseerd op vraag van het instituut voor Momenten en Sites. Deze studie omvat voor een groot deel de T&T site.





Infrastructures Sport

- 1 Noordpoolcentrum
- 2 Secteur multiactivités
- 3 Plaine de Jeux Willebroeck
- 4 Secteur multiactivités Parc Maximilien
- 5 Terrain de pétanque
- 6 Plaine de Jeux Willem de mol
- 7 Ecole Fondamentale de l'Héliport
- 8 Kleuterschool
- 9 Lagere school
- 10 Basic-Fit Bruxelles Yser
- 11 Bario Boxing Club
- 12 Liada Sport Maritime

Infrastructures sociales et institutions

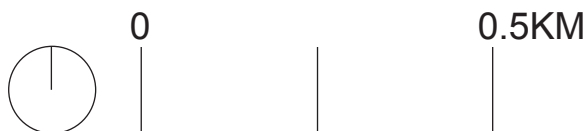
- 1 De Harmonie
- 2 EDD Atelier de Soutien Scolaire
- 3 Reine Marie Henriette
- 4 Activaïs bruxelles
- 5 CPAS de la Ville de Bruxelles
- 6 Maison des jeunes l'Avenir
- 7 Tremplin
- 8 Le Pertuis
- 9 Maison de quartier communale maritime
- 10 Maison de quartier maritime
- 11 Crèche communale
- 12 Bravo Asbl Laeken Nord
- 13 Centrum voor leerlingen
- 14 Maison d'entraide pour le développement social
- 15 Maison de quartier Millénaire
- 16 Le Jardin ensoleillé
- 17 Union des locataires quartier Nord
- 18 EDD Maritime
- 19 ABE Agence Bruxelloise pour l'Entreprise
- 20 Poste de police Hélioport
- 21 Caserne des pompiers Hélioport
- 22 Bruxelles Environnement
- 23 Nouvelle crèche

Enseignement

- 1 Ecole fondamentale de l'Héliport
- 2 Ecole du cirque
- 3 Kleuterschool
- 4 Ecole fondamentale de l'Héliport
- 5 Collège de la fraternité
- 6 Centre d'études supérieures d'optométrie appliquée
- 7 Ecole fondamentale libre Saint-Roch
- 8 Athénée Marguerite Yourcenar
- 9 Nouveau équipement de projet

Equipements culturels et pédagogiques

- 1 Kaaithéater
- 2 Magasin 4
- 3 La péniche Fulmar
- 4 Rire et Grandir Barlok
- 5 Centre culturel Pôle Nord
- 6 Ferme du Parc Maximilien
- 7 Parckfarm
- 8 Centre de littérature de jeunesse de Bruxelles



5. Equipements

Les quartiers anciens autour des grandes figures urbanistiques de Tour et Taxis et du canal sont relativement bien dotés en équipements de proximité. Les contrats de quartiers y ont particulièrement contribué.

Par contre, la carte ci-contre fait apparaître la quasi absence d'équipements au coeur des grands développements. Certains sont prévus dans les plans et projets :

- le PPAS de Tour et Taxis prévoit 10% d'équipements (mais ceux-ci ne sont à ce stade pas définis ni financés)

- le projet Citroën constituera un grand pôle métropolitain...

Il paraît important que ces grands projets soient dotés d'équipements capables de créer la rencontre entre les quartiers existants et les nouveaux développements.

L'étude réalisée par l'BBP sur les besoins en équipements permettra d'identifier et de calibrer la nature des investissements utiles au quartier.

5. Voorzieningen

De oudere wijken rond de grote stedelijke figuren van Tour&Taxis en het kanaal zijn relatief goed voorzien van buurtvoorzieningen. De wijkcontracten hebben hier voornamelijk toe bijgedragen.

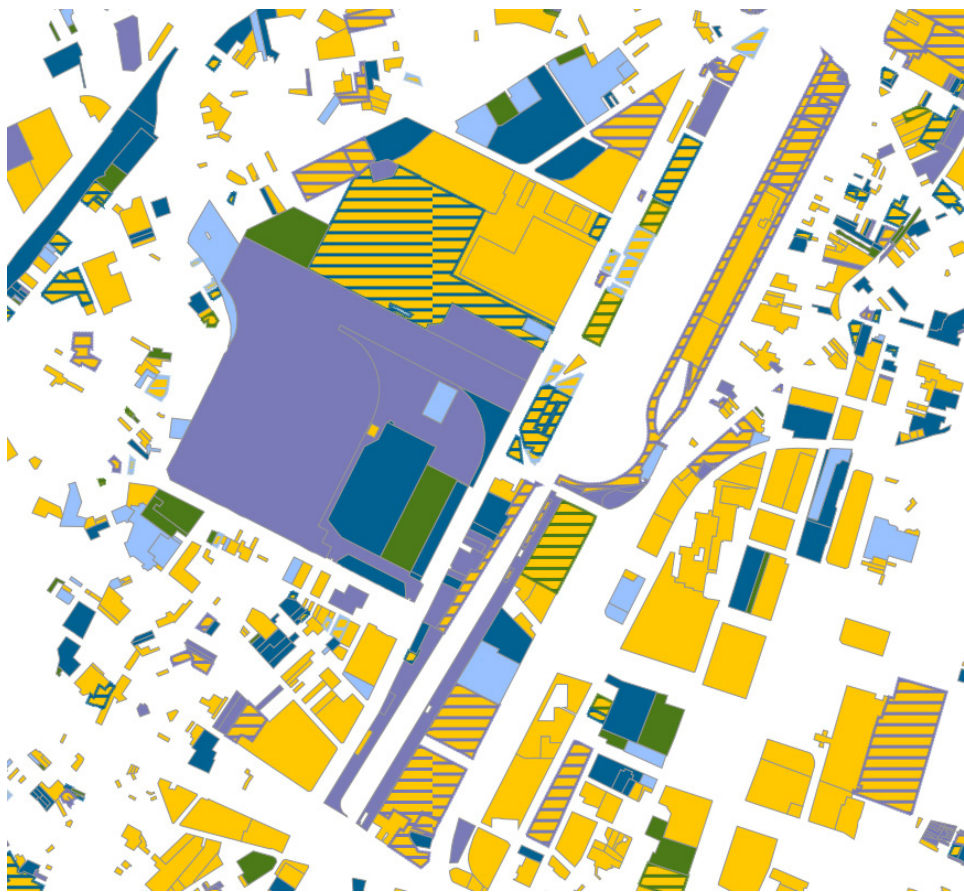
Daarentegen laat de kaart hieronder een bijna volledige afwezigheid van faciliteiten zien in de kernen van de grote ontwikkelingen. Een aantal zijn voorzien in de plannen en projecten:

– Het BBP van Tour&Taxis plant 10% voorzieningen (maar deze zijn in dit stadium noch gedefinieerd noch gefinancierd)

– Het Citroënproject zal een grootstedelijke pool vormen

Het lijkt van belang dat deze grote projecten worden voorzien van voorzieningen die in staat zijn ontmoeting tussen de bestaande wijken en nieuwe ontwikkelingen te creëren.

De studie van het ADT op de eisen van voorzieningen laat toe de aard van de betreffende investeringen gebruikt in de wijk te identificeren en calibreren.



Parcelle cadastrale contenue dans l'inventaire sol/ kadastrale perselen volgens de bodem inventaris (source : Bruxelles Environnement / bron : Leefmilieu Brussel)

- catégorie 0
- catégorie 0+1
- catégorie 0+2
- catégorie 0+3
- catégorie 0+4
- catégorie 1
- catégorie 2
- catégorie 3
- catégorie 4

6. Environnement et santé

La carte de l'état du sol reprend toutes les parcelles cadastrales validées et celles pour lesquelles Bruxelles Environnement possède des informations vérifiées en lien avec la qualité du sol.

Chaque parcelle inscrite à l'inventaire de l'état du sol relève d'une catégorie, qui tient compte des résultats des éventuelles études et travaux de traitement de la pollution du sol qui y ont été réalisés. Dans la catégorie 0 on retrouve des parcelles potentiellement polluées, c'est-à-dire les parcelles sur lesquelles s'exerce ou s'est exercée une activité à risque. Dans cette catégorie, se trouvent également des terrains sur lesquels pèsent une présomption de pollution suite à des accidents ou abandons impliquant des substances polluantes, suite à une dissémination de la pollution depuis la parcelle voisine, etc.; de la catégorie 1 à la catégorie 4 le risque est considéré de inexistant (parcelle non pollué = catégorie 1) à non négligeable 4 (parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement=catégorie 4).

Les terrains ayant fait l'objet d'une étude appartiennent aux catégories 1 à 4, tandis que les terrains non encore étudiés se retrouvent dans la catégorie 0. Si certaines conditions sur la parcelle ou sur les parcelles voisines changent, la catégorie 0 se superpose aux autres catégories (source : Bruxelles Environnement)

Le constat qui ressort de l'observation de cette carte est que la moitié des terrains du périmètre d'étude (T&T, quais du bassin Beco), ont été classés sous un risque pas négligeable, et l'autre moitié n'a pas été encore l'objet d'études approfondies, mais on peut imaginer qu'ils contiennent un certain degré de risques.

6. Milieu en gezondheid

De kaart over de staat van de bodem herneemt alle gevalideerde kadastrale percelen en deze voor dewelke Leefmilieu Brussel geverifieerde informatie bezit in verband met de kwaliteit van de grond.

Elk perceel ingeschreven op het inventaris van de bodemstaat heeft een categorie, die rekening houdt met de resultaten van eventuele studies en werken in verband met bodemverontreiniging die zijn uitgevoerd.

In de categorie 0 vinden we de mogelijk vervuilde percelen, betekenende de percelen op dewelke een risicoactiviteit plaatsvindt of heeft plaatsgevonden. In deze categorie bevinden zich eveneens de terreinen waar een vermoeden van vervuiling is als gevolg van ongelukken of het storten die vervuilende substanties impliceren, als gevolg van een verspreiding van vervuiling vanuit naburige percelen, etc.; van categorie 1 tot categorie 4 wordt het risico beschouwd als onbestaand (niet vervuilde percelen = categorie 1) tot niet verwaarloosbaar 4 (vervuilde percelen in de loop van de studie of behandeling = categorie 4).

De terreinen onderworpen aan een studie behoren tot de categorieën 1 tot 4, de nog niet bestudeerde terreinen behoren daarentegen tot categorie 0. Wanneer bepaalde omstandigheden op het perceel of op de omliggende percelen veranderen, overstemt categorie 0 de andere categorieën (bron: Leefmilieu Brussel).

De vaststelling volgend uit de observatie van deze kaart is dat de helft van de terreinen binnen de studiezone (T&T, kaaien van het Becodok) geklasseerd is onder een niet verwaarloosbaar risico, en de andere helft is nog niet onderworpen aan diepgaande studies, maar we kunnen ons inbeelden dat ook deze percelen een zeker risicogehalte bevatten.



Cadastre du bruit des transports terrestres de la Région de Bruxelles-Capitale. Carte de multi-exposition. Année 2006 - Indicateur global Lden (jour, soir, nuit) / Overzicht van geluidsniveau van wegen transport in het Brussel's hoofdstedelijk gewest. Kaart van de veelvoudige blootstelling. Jaar 2006 - algemene indicators Lden (dag, avond, nacht)

source : Bruxelles Environnement / bron : Leefomgeving Brussel

- < 45 dB(A)
- 45-50 dB(A)
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A)
- 60-65 dB(A)
- 65-70 dB(A)
- >75 dB(A)



Carte de la thermographie indice de déperditions / Thermografische kaart met aanduiding van de verliezen

source : Bruxelles Environnement / bron : Leefmilieu Brussel

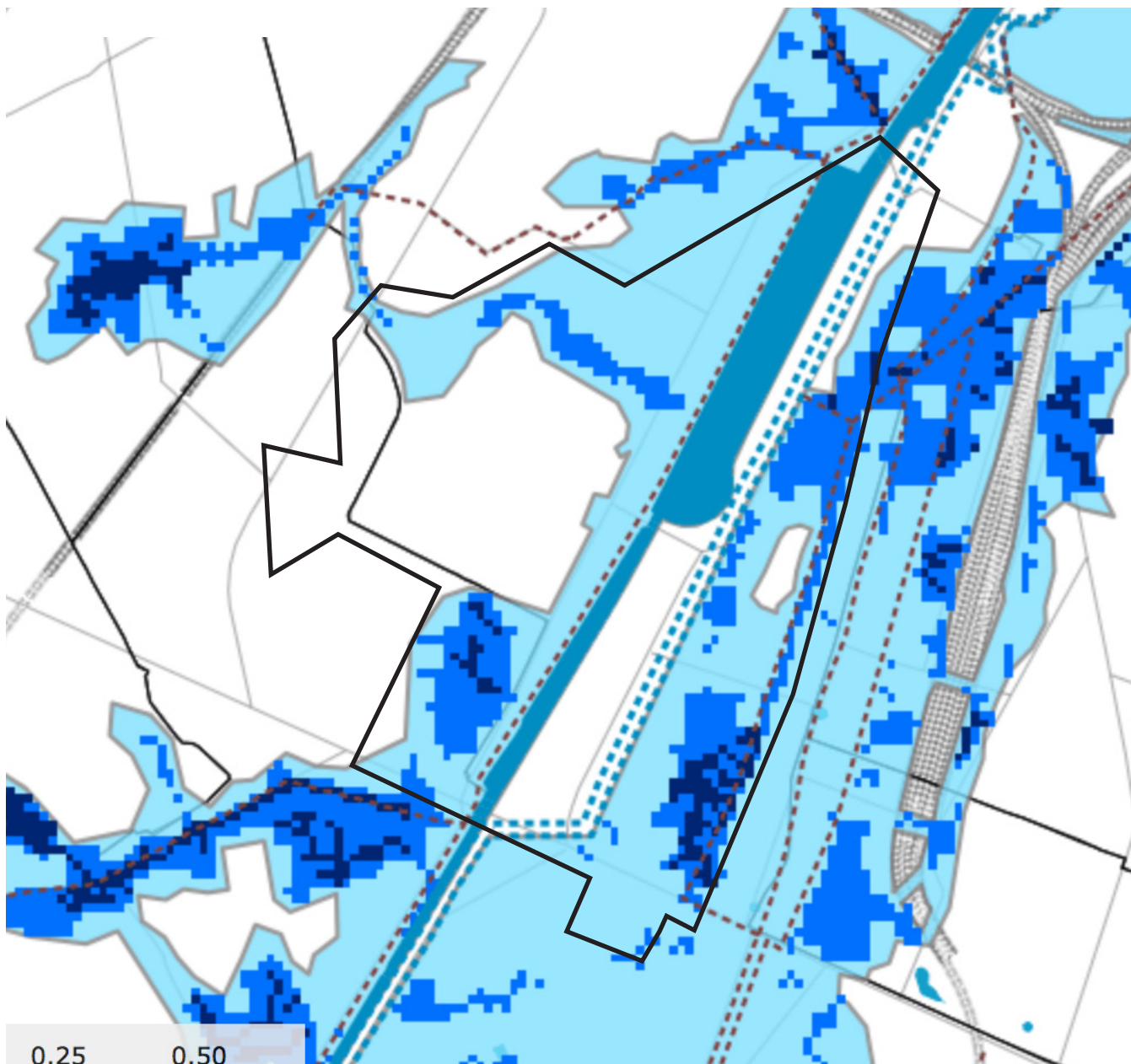
- Non perceptibles / Niet waarneembaar
- Très faible / Zeer zwak
- Moyennes / Middelmatig
- Fortes / Sterk
- Très fortes / Zeer sterk

L'ambiance sonore globale de la Région est donnée par la carte du bruit en multiexposition. Cette carte regroupe les niveaux sonores de tous les transports. Les niveaux sonores sont mesurés en façade la plus exposée des habitations et sont exprimés en décibel. (source : Bruxelles Environnement)

De cette carte ressort que l'impact sonore des voiries et des activités portuaires autour du bassin Vergote est très important, ainsi que l'impact du trafic généré par l'allée Verte sur les espaces ouverts autour des dalles Foyer et Hélicopter.

Het globale geluidsbeeld van het Gewest is weergegeven door de kaart van het geluid en meervoudige blootstelling. Deze kaart groepeerde de geluidsniveaus van alle transport. De geluidsniveaus zijn gemeten aan de meest blootgestelde gevel van de woningen en zijn uitgedrukt in decibel (bron: Leefmilieu Brussel).

Deze kaart toont aan dat de geluidsimpact van de wegen en de havenactiviteiten rondom het Vergotedok zeer belangrijk zijn, evenals de impact van het verkeer gegenereerd door de Groendreef op de open ruimtes rondom de Foyer- en Helihaven plateaus.



1. Extrait de la carte d'aléa d'inondation version 2013/ Uitreksel van de overstromingskaart versie 2013
 Source : Bruxelles Environnement / Leefomgeving Brussel
<http://geoportaal.ibgebim.be>

Carte aléa d'inondation : version 2013 / Overstromingskaart versie 2013

- Aléa faible / zwak overstromingsrisico
- Aléa Moyen / middelmatig overstromingsrisico
- Aléa élevé / hoog overstromingsrisico

Réseau hydrographique / Hydrografisch netwerk

- Réseau hydrographique, Flandre bordure Bruxelles / Hydrografisch netwerk, Vlaamse rand rond Brussel
- Cours d'eau / Waterwegen
- Cours d'eau couvert / overdekte waterwegen
- Canal / Kanaal
- Collecteur / Collector

7. Gestion de l'eau

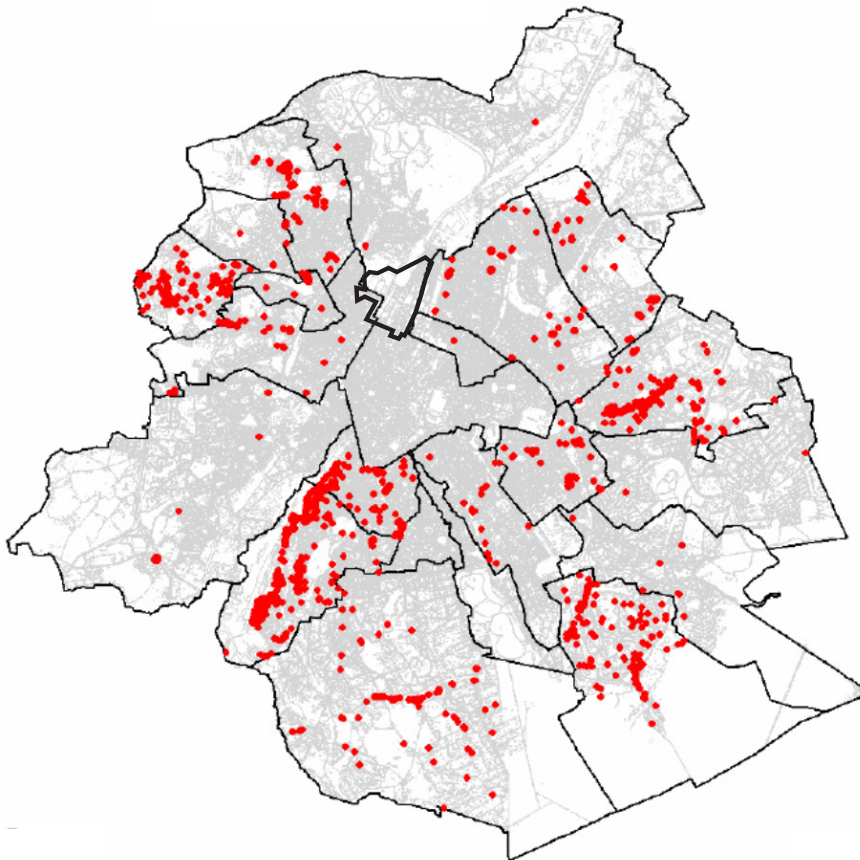
Le périmètre est fortement influencé par sa situation en fond de vallée de la Senne. La rivière coule d'ailleurs aujourd'hui dans un pertuis situé sous le parc Maximilien et l'allée verte. Cette situation en fond de vallée conduit selon la carte de Bruxelles Environnement (fig. 1) à un aléa d'inondation élevé par endroits, notamment le long de la chaussée d'Anvers et dans le bas du quartier Maritime. Toutefois, la présence du Canal qui est utilisé comme bassin d'orage en cas d'épisode pluvieux intense atténue ce risque.

La carte qui recense les déclarations d'inondation entre 2003-2005 réalisée par l'IBDE montre d'ailleurs qu'aucune déclaration n'a été faite dans le périmètre.

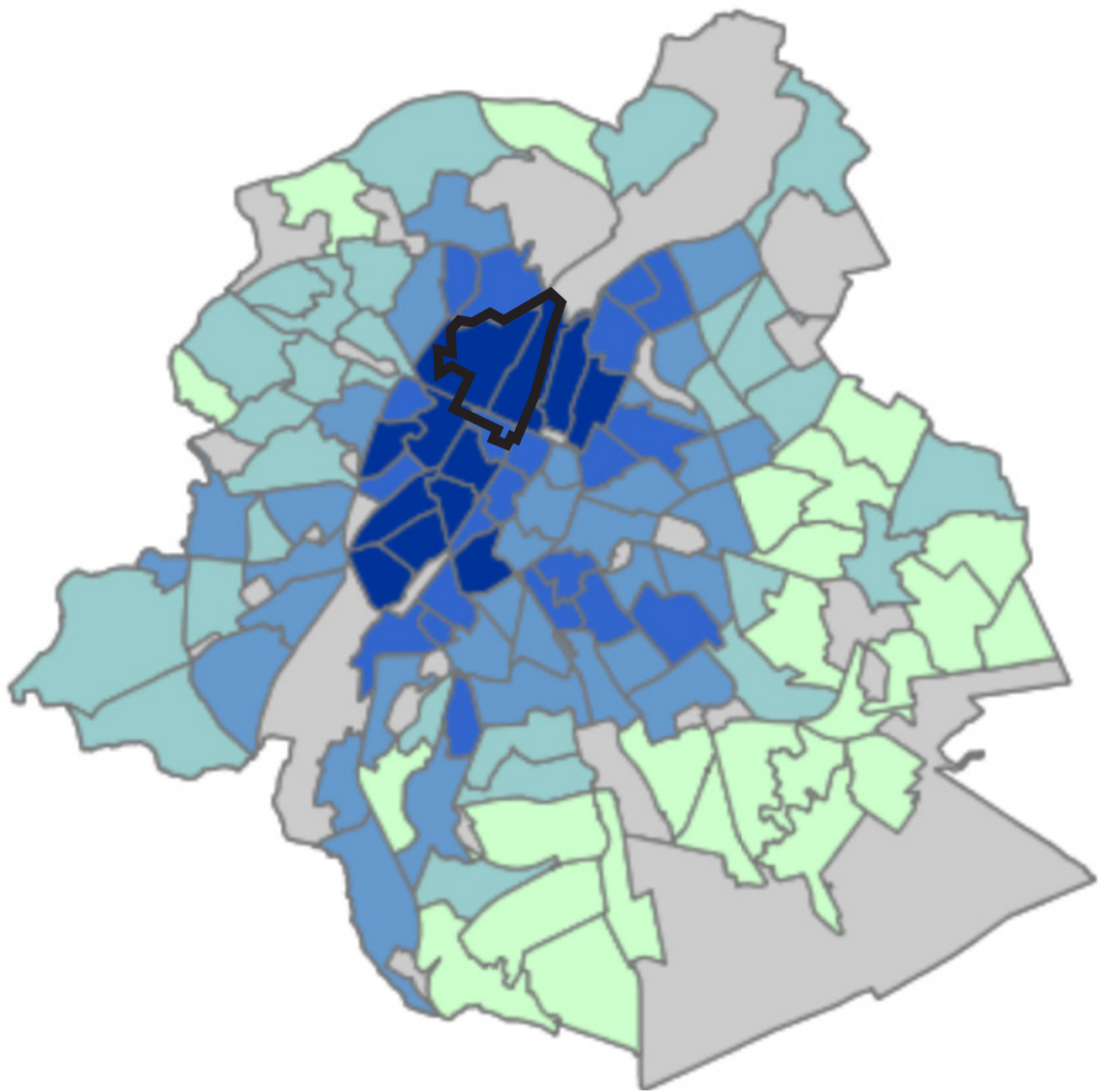
7. Waterbeheer

Het studiegebied is sterk beïnvloed door het dal van de Zennevallei. De rivier stroomt vandaag onder het Maximiliaanpark en de Groendreef. Deze situatie in de vallei veroorzaakt volgens de kaart van Leefmilieu Brussel (fig. 1) een verhoogd overstromingsgevaar op bepaalde plekken, met name langs de Antwerpsesteenweg en aan de onderzijde van de Maritieme wijk. De aanwezigheid van het kanaal, dat wordt gebruikt als stormbekken in het geval van intense regenbuien, vermindert echter dit risico.

De kaart die de aangiftes van overstroming tussen 2003-2005, opgesteld door het BIWD, oplijst, toont bovendien dat geen enkele aangifte binnen het studiegebied werd gedaan.

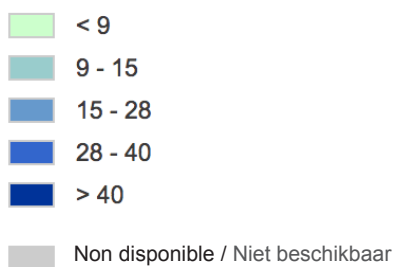


2. Localisation des déclarations d'inondations des particuliers recensées par l'IBDE (données 2003-2005) /
Localisatie van overstromingsmeldingen door particulieren geïdentificeerd door de IBDE (gegevens uit 2003-2005)



Part des ménages insatisfaits de la propreté aux environs immédiats de leur logement 2001 (%) / Aandeel huishoudens ontevreden met de netheid van de directe omgeving van hun huis 2001 (%)

Source : Monitoring des Quartiers sur base de l'enquête socio-économique de 2001 / Bron : Wijkmonitoring op basis van de socio-economische enquête uit 2001



Moyenne régionale / Regionaal gemiddelde : 20.74

8. Gestion des déchets

Le périmètre présente un taux élevé d'insatisfaction de la population quand à l'état de propreté (voir carte du monitoring ci-contre).

Outre une certaine malpropreté dans les quartiers, on note la présence de dépôts clandestins de déchets ménagers et de déchets de construction. Le long du bassin Vergote en particulier, un nombre important de dépôts sont localisés en l'absence de contrôle social. Des traces d'huile de moteur et d'hydrocarbures témoignent du versage clandestin de ces substances dans le réseau d'égout le long de l'avenue du port à hauteur du bassin Vergote.

8. Afvalbeheer

Het studiegebied toont een verhoogd percentage van ontevredenheid bij de bevolking in termen van properheid (zie kaart van de Monitoring).

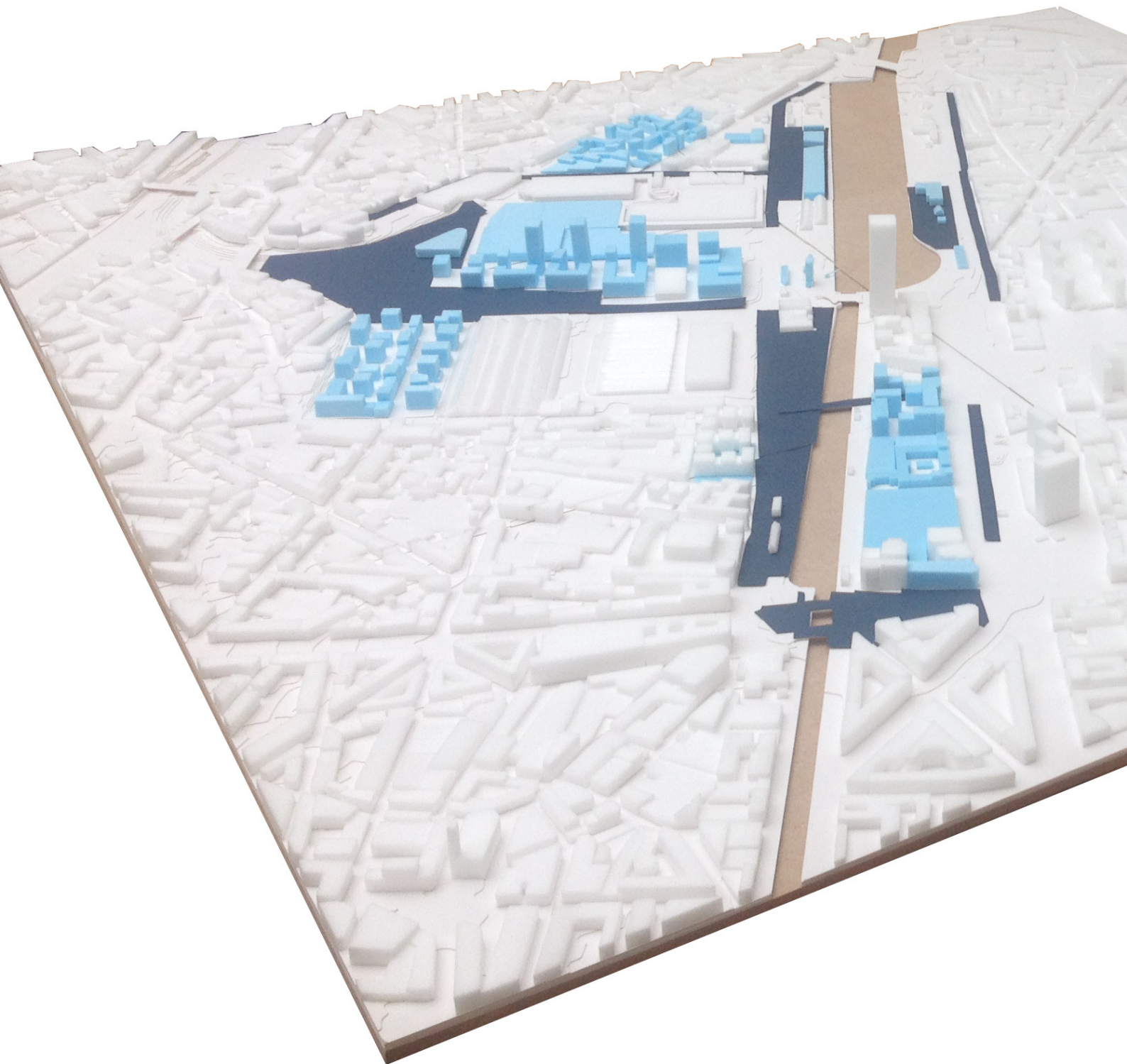
Naast een zekere vuilheid in de wijken, merken we de aanwezigheid van illegaal gededponeerd huishoudelijk- en bouwafval. Langs het Vergotedok in het bijzonder, zijn een belangrijk aantal depots gelokaliseerd bij het gebrek aan sociale controle. Sporen van motorolie en koolwaterstoffen getuigen van de illegale storting van deze substanties in het rioleringsnet langs de Havenlaan en ter hoogte van het Vergotedok.





5. Des conclusions provisoires /
5. Voorlopige conclusies



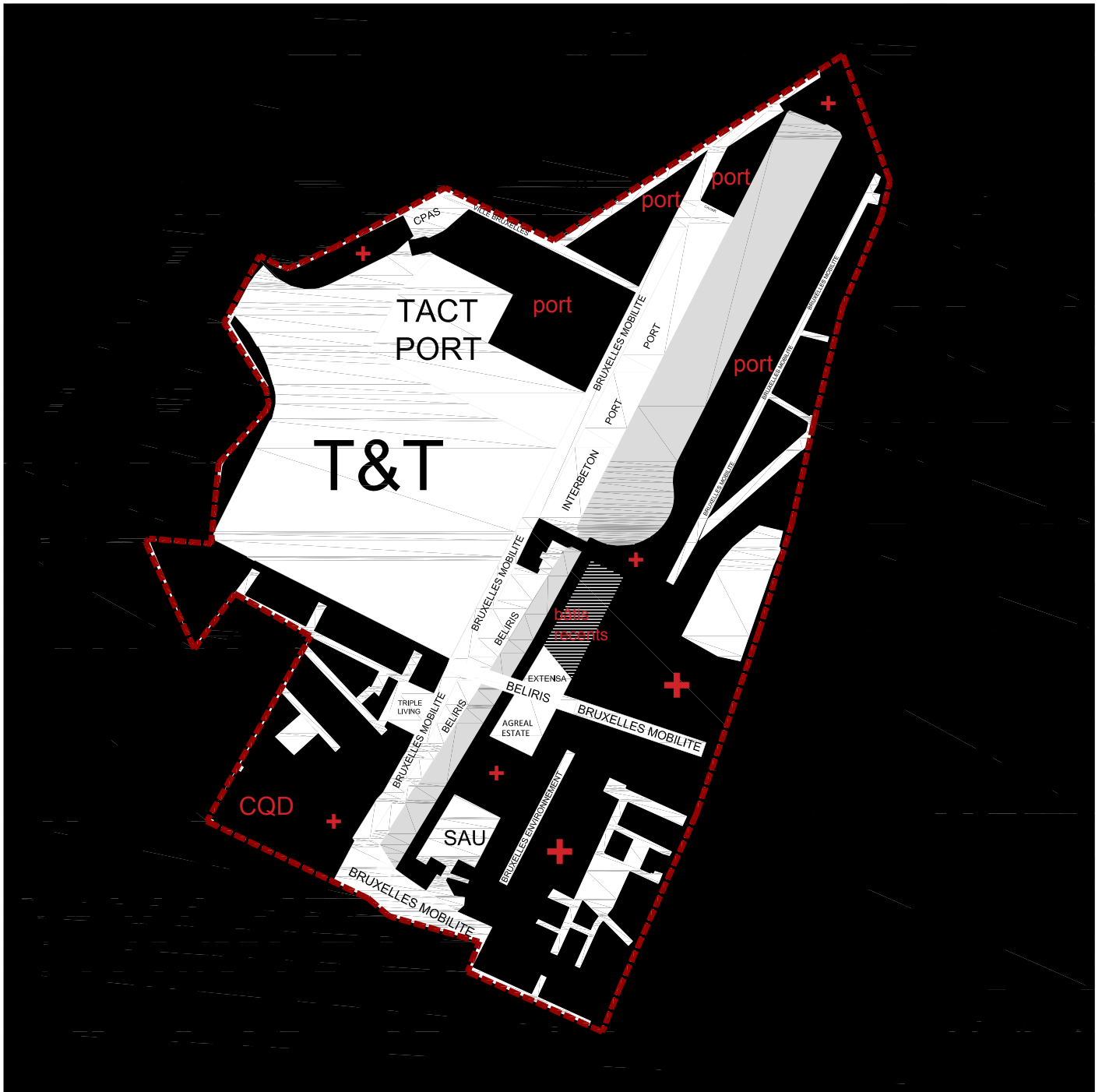


5. Des conclusions provisoires/ 5. Des conclusions provisoires

La dernière partie du document est dédiée à des conclusions que nous estimons être provisoires. Elles sont tirées des analyses thématiques, exposées précédemment, elles essaient d'esquisser les limites et les potentialités du site. Chaque constat trace des directions de travail pour la phase suivante.

Het laatste deel van het document is gewijd aan conclusies die we voorlopig achten. Ze volgen uit thematische analyses, eerder toegelicht, en proberen de beperkingen en het potentieel van de site te schetsen. Elke vaststelling geeft werkpunten aan voor de volgende fase.

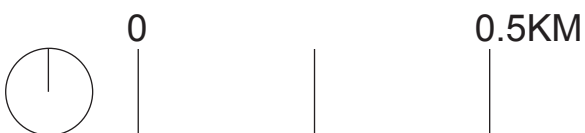




..... Périimètre CRU / SVC perimeter

Xxx Inventaire des projets des acteurs sectoriels et du privé
 Inventaris van projecten van sectoriele en privé actoren

+ Espaces à basse densité d'idées / ruimtes met een lage dichtheid aan ideeën



1. Trous noirs

Le périmètre du CRU comporte un nombre très important de projets en cours ou qui seront lancés à très brève échéance. Toutefois cette densité de projets se concentre sur deux espaces très spécifiques : le bassin Beco et le site de Tour et Taxis.

La collection et l'assemblage des projets fait également apparaître en négatif des zones sans projets à des endroits pourtant stratégiques.

C'est notamment le cas du parc Maximilien pris au sens large, incluant la question des dalles Hélicopter et Foyer et même le site de la caserne Hélicopter.

C'est également le cas du bassin Vergote particulièrement en rive droite alors que ces espaces sont les plus directement confrontés aux quartiers densément habités.

Ces trous noirs sont au coeur des problématiques d'articulation entre quartiers et grands projets. C'est précisément sur ces questions que le CRU doit permettre d'intervenir.

1. Zwarte gaten

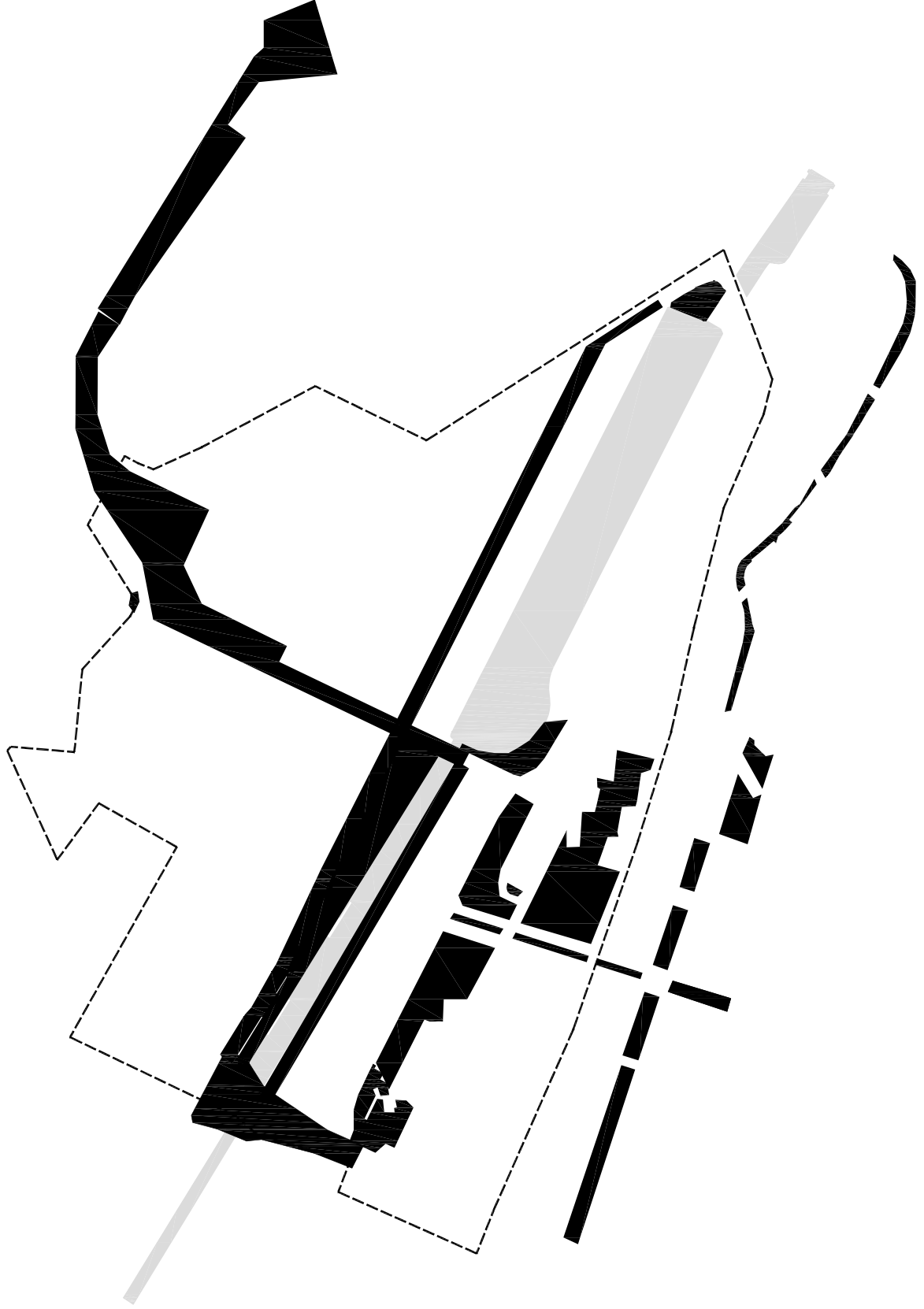
Het gebied van de SVC telt een belangrijk aantal lopende projecten en projecten die op korte termijn zullen worden opgestart. De dichtheid van projecten concentreert zich echter op twee zeer specifieke ruimtes: het Becodok en de site van Tour&Taxis.

Negatief, toont het geheel aan projecten eveneens zones zonder projecten op nochtans strategische plekken.

Dit is met name het geval voor het Maximiliaanpark in haar brede zin, het vraagstuk van de plateaus Helihaven en Foyer, en zelfs de site van de Helihaven kazerne mee omvattend.

Dit is eveneens het geval voor het Vergotedok, vooral op de rechteroever, terwijl die ruimtes het meest direct geconfronteerd worden met de dichtbevolkte wijken.

Deze zwarte gaten liggen aan de kern van de verbindingsproblemen (tussen wijken en grote projecten). Het is precies op deze vraagstukken dat het SVC moet toelaten in te grijpen.



2. Continuités et fragments

Le périmètre est fortement marqué par des ruptures infrastructurelles en particulier sur le site de Tour et Taxis et les bassins Beco et Vergote.

Les projets élaborés ces 15 dernières années ont progressivement résorbé certaines de ces ruptures en créant un maillage d'espaces publics accessibles et qualitatifs. C'est particulièrement le cas en rive gauche avec le système des parcs et voies lentes qui s'étendra sous peu de la place Bockstaël à la place Saintelette en passant par le parc de Tour et Taxis. L'ancien obstacle infranchissable que constituait le site de Tour et Taxis est en train de devenir perméable et connecté.

Un autre projet ancien de continuité en rive gauche est l'itinéraire cyclable du Canal qui fait partie du réseau REVER européen. Si le projet est ancien, sa réalisation est lente et comporte encore des points noirs qui devraient en partie être résolus avec la réfection de l'avenue du Port et surtout le projet FEDER permettant de réaliser des continuités en passant sous les ponts Saintelette et De Trooz.

En rive droite une série de parcs et d'espaces publics existent mais sont plus fragmentés. Le parc Maximilien en particulier est découpé en 3 petits espaces et ne se connectent ni à la petite ceinture (présence de la Ferme Maximilien qui agit comme barrière) ni au bassin Vergote pourtant voisin immédiat ni au système de parcs linéaires qui s'étend du parc central du boulevard Albert II, prolongé par le parc Gaucheret et le parc de la Senne.

Pour résoudre cette fragmentation il est nécessaire de travailler sur les ruptures que constituent le carrefour Allée Verte/Quai de Willebroeck/Place des Armateurs, et le boulevard Bolivar mais aussi sur le rapport au sol des dalles Hélicopter et Foyer.

Plus fondamentalement, le bassin Vergote reste aujourd'hui un des derniers grands éléments de rupture au coeur du quartier. Les projets en cours vont dans le meilleur des cas réduire certaines nuisances mais sans permettre le désenclavement du site et des quartiers alentours. Le Plan Guide et l'avant projet de PRDD indiquait pourtant une intention de réaliser un franchissement au milieu du bassin mais les développements en cours, rendent cette option difficile voir impossible.

2. Continuïteiten en fragmenten

Het studiegebied is sterk gekenmerkt door infrastructurele breuken, in het bijzonder op de site van Tour&Taxis en de Beco- en Vergotedokken.

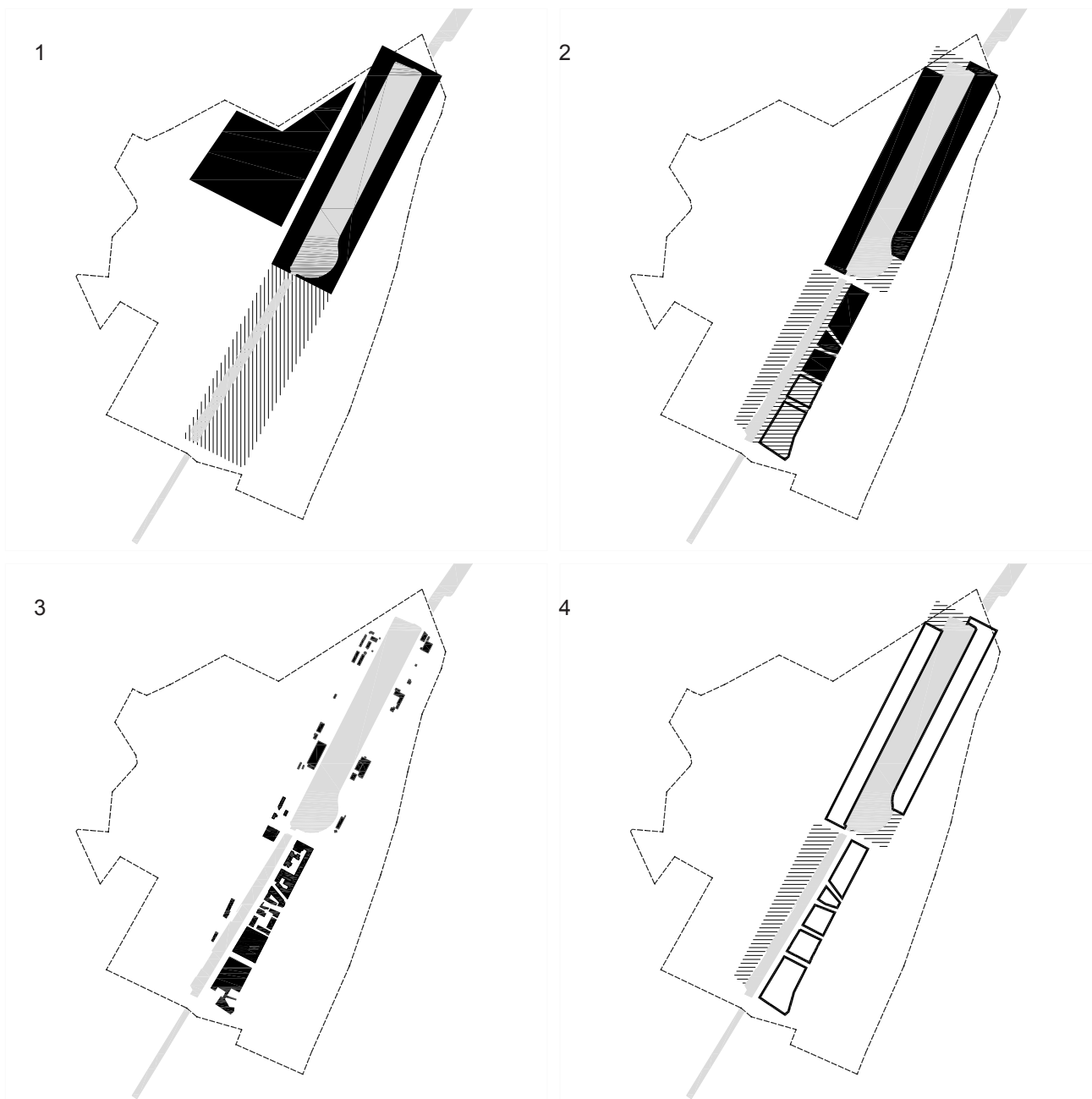
De projecten ontwikkeld in de laatste 15 jaar hebben geleidelijk aan een aantal van deze breuken weggenomen, door een net van toegankelijke en kwalitatieve publieke ruimtes te creëren. Dit is zeker het geval op de linkeroever met het systeem van parken en trage verkeersstromen dat zich zal uitstrekken van het Bockstaelplein tot het Sainteletteplein, gaande door het park van Tour&Taxis. Het destijds ontoegankelijk obstakel dat de Tour&Taxis-site was, is doorwaadbaar en verbonden aan het worden.

Een ander oud continuïteitsproject op de linkeroever is de fietsroute van het Kanaal dat deel uitmaakt van het Europees REVER-net. Ook al is het project oud, de realisatie ervan is traag en heeft nog zwakke punten die deels zouden moeten worden opgelost via de reflectie over de toekomst van de Haven en vooral via het EFRO-project dat toelaat continuïteiten te realiseren door onder de Saintelette- en De Trooz bruggen door te gaan.

Op de rechteroever ligt een reeks parken en publieke ruimtes, maar deze zijn meer gefragmenteerd. Het Maximiliaanpark in het bijzonder is verdeeld in drie kleine ruimtes, verbonden met noch de Kleine Ring (de boerderij Maximilien fungeert als een barrière), noch het Vergotedok dat nochtans een rechtstreekse buur is, noch het systeem van lineaire parken dat zich uitstrekt over het centrale park van de Albert II-laan, en wordt verlengd door het Gaucheretpark en het park van de Zenne.

Om deze fragmentatie op te lossen is het nodig om te werken op de breukelementen, zijnde het kruispunt Groendreef/Willebroekkaai/Redersplein en de Bolivarlaan, maar ook op de plateaus Helihaven en Foyer.

Meer fundamenteel, blijft het Vergotedok vandaag een van de laatste grote breukelementen in het hart van de wijk. De lopende projecten zullen in het beste geval een gedeelte van de hinder verminderen, evenwel zonder de ontsluiting van de site en de omliggende buurten te stimuleren. Het Gids-plan en het voorontwerp van het GPDO toonden nochtans de intentie om een oversteek in het midden van het dok te realiseren, maar de lopende ontwikkelingen maken deze optie moeilijk, bijna onmogelijk.



1. Une première asymétrie autour du canal est fonctionnelle. Le Pont des Armateurs constitue aujourd'hui la frontière entre la Ville et la zone Logistique et portuaire.

2. Cette asymétrie fonctionnelle est renforcée par le caractère public ou privé des activités et immeubles présents le long des quais. A 75% publics sur le bassin Beco contre 95% privé sur le bassin Vergote.

3. Les densités sont également très contrastées : la rive droite du bassin Beco est presque complètement bâte, au contraire le vide prévaut sur le plein sur les autres quais.

4. Conséquence des points précédents, il existe aujourd'hui un fort contraste dans l'accessibilité et l'usage des quais entre les bassins mais une symétrie sur chaque bassin:

- sur le bassin Beco, la spécialisation des rives a conduit à réaliser un grand espace public ouvert en rive gauche et un développement immobilier dense en rive droite. Mais même en rive droite, les îlots restent perméables et permettent un accès et une animation des quais (Bruxelles les bains, terrasses...).

- sur le bassin Vergote par contre, les deux quais sont entièrement privatisés et consacrés à de la logistique lourde. Les deux seuls petits espaces publics prévus aux extrémités nord et sud ne sont pas liés entre eux ni aux quartiers riverains. Ils sont rendus très difficilement accessibles par des voies de circulation denses donc très difficiles à relier à une dynamique urbaine. Ils constituent dans le meilleur des cas des espaces décoratifs isolés de leur contexte.

1. Een eerste asymmetrie rond het kanaal is functioneel. De Redersbrug vormt vandaag de grens tussen de stad en de logistieke zone en het havengebied.

2. Deze functionele assymetrie is versterkt door het publieke of private karakter van de aanwezige activiteiten en gebouwen langs de kaaien. Waar 75% publiek is rond het Becodok hebben we 95% privie rond het Vergotedok.

3. De densiteiten zijn dus erg contrasterend: de rechteroever van het Becodok is bijna comoleet bebouwd, waartegenover de leegten zich tonen op de vlakten van de andere kaaien.

4. Bijgevoeld van de voorgaande punten, bestaat er vandaag een sterk contrast in de toegankelijkheid en het gebruik van de kaaien tussen de dokken, maar een symetrie binnen elk dok:

- In het Becodok, werden de oevers als grote open publieke ruimten omgevormd op de linkeroever en een dense bebouwde ontwikkeling op de rechteroever. Maar zelfs op de rechteroever blijven de boublokken doorvaadbaar en laten een toegang en een animatie van de kaaien toe (Brussel bad, terrassen...)

- bij het Vergotedok daartegenover zijn de twee kaaien volledig geprivatiseerd en gewijd aan zware logistiek. De twee enige kleine publieke ruimten zijn voorzien in het uiterste noorden en zuiden en niets tussenin of aan de waterkant wijken. Ze zijn zeer moeilijk toegankelijk door intense circulatiewegen en dus moeilijk te linken met de stedelijke dynamiek. Ze vormen op hun best decoratieve ruimten, geïsoleerd van hun context.

3. Symétries et asymétries

Les transformations identifiées sur le périmètre génèrent des confrontations entre des fonctions qui semblent difficiles à accompagner. Nous avons pu observer le grignotage progressif des zones économiques par la ville. Dans toutes les grandes villes, ce débat alimente les chroniques urbaines, et des mesures plus ou moins radicales sont prises, afin de relocaliser des territoires économiques ou portuaires entiers en dehors des centres urbains. A Bruxelles, nous avons probablement la chance de ne pas avoir radicalement rejeté l'économie en dehors de la ville. Cela laisse l'opportunité de tester des formules de cohabitation prenant en compte les différents aspects de la problématique.

Ces confrontations prennent deux formes :

- une forme de lutte pour de la place au sein du territoire urbain, avec un équilibre à trouver entre de nouvelles opportunités urbanistiques, et le maintien d'une activité économique en ville.
- un « face à face » qui va générer une friction (nuisances des entreprises vs habitabilité et qualité de vie)

Dans le cas qui nous occupe, la transformation du bassin Beco est actée et s'est faite, pour le coup, de manière assez radicale. Les activités logistiques, en rive gauche comme en rive droite, ont fait place à des logements, des équipements, espaces publics et commerces. L'activité industrielle n'y a plus sa place.

Le bassin Vergote a été quant à lui confirmé dans sa vocation logisitique, bien que certains documents de vision suggèrent un développement plus « mixte ». En effet, il semble intéressant de ne pas reproduire sur Vergote le même schéma que sur le bassin Beco. Ceci étant dit, et vu les objectifs des CRU (désenclavements, travail sur les ruptures) il est difficile pour notre étude de ne pas aborder l'avenir du bassin Vergote.

Entre la position du statu quo et la position de la transformation totale, il y a sans doute une marge de convergence, à travers des projets d'espaces publics et d'équipements donnant accès au paysage sans pour autant exclure l'activité économique et l'utilisation de la voie d'eau. Une réflexion sur les usages multiples des quais dans le temps et dans l'espace est également une piste. Les discussions en cours sur certaines concessions offrent sans doute une opportunité de projet d'intégration assez stratégique pour concilier les deux priorités éventuellement dans le cadre du CRU.

3. Symmetrie en asymmetrie

De besproken projecten op het studiegebied genereren confrontaties tussen functies die moeilijk verenigbaar lijken. We hebben de progressieve uitholling van de economische zones door de stad kunnen observeren. In alle grote steden voedt dit debat de stedenbouwkundige kronieken, en zijn tamelijk radicale maatregelen genomen met het oog op het herlokaliseren van volledige economische- of havengebieden buiten de stedelijke centra. In Brussel hebben we waarschijnlijk het geluk dat de economie niet radicaal uit de stad werd geduwd. Dit geeft de mogelijkheid om nieuwe samenlevingsvormen te testen, rekening houdend met de verschillende aspecten van de problematiek.

Deze confrontaties nemen twee vormen aan:

- een vorm van strijd om plaats binnen het stedelijk gebied, met een te zoeken evenwicht tussen nieuwe stedelijke opportuniteiten en het behoud van de economische activiteit in de stad
- Een «face to face» die een wrijving zal genereren (hinder van de bedrijven vs. bewoonbaarheid en levenskwaliteit)

In ons studiegebied is de transformatie van het Becodok uitgevoerd en dat is op een vrij radicale manier gebeurd. De logistieke activiteiten op zowel de linker- als de rechteroever hebben plaats gemaakt voor huisvesting, voorzieningen, publieke ruimtes en handel. De industriële activiteiten hebben er geen plaats meer.

Het Vergotedok heeft daarentegen haar logistieke rol bevestigd, hoewel bepaalde visiedocumenten een meer «gemengde» ontwikkeling suggereren. Het lijkt inderdaad interessant op het Vergotedok niet hetzelfde schema als dat van het Becodok te herhalen. Dit gezegd zijnde, en gezien de doelstellingen van de SVC (ontsluiting, aanpakken van de breuken), is het voor onze studie moeilijk het punt over de toekomst van het Vergotedok niet aan te raken.

Tussen de status quo-situatie en de situatie van volledige transformatie ligt er zonder twijfel een convergentiemarge, door middel van projecten rond publieke ruimtes en faciliteiten die toegang geven tot het landschap zonder daarom de economische activiteiten en het gebruik van de waterweg uit te sluiten. Een reflectie op het meervoudig gebruik van de kaaien in tijd en ruimte is eveneens een mogelijke piste. De lopende discussies over bepaalde concessies bieden zonder twijfel de gelegenheid tot een strategisch integratieproject om de twee prioriteiten te verenigen, eventueel in het kader van de SVC.



■ périmètre CRU / SVC perimeter

○ métro / metro

○ tram / tram

○ métro projet / metro project

--- projet de tram sur Picard / tram project op Picardbrug

■ schéma directeur bus 2018 : nouvelle offre dans la zone d'étude / richtplan bus 2018 : nieuw aanbod in de zone

4. Une ligne canal, une vision à long terme

Le maillage des lignes structurantes de transport en commun ne permet pas une desserte efficace du cœur du périmètre d'étude qui comporte pourtant une densité très élevée en terme de population et d'activités. De plus, cette zone est amenée à connaître une croissance spectaculaire dans les prochaines années. Il paraît donc indispensable de doter dès à présent le périmètre de lignes de transport fortes sans attendre la densification et l'asphyxie complète.

Outre le projet de ligne de tram dans l'axe Picard/Bolivar dont il est régulièrement question depuis une quinzaine d'années et dont la réalisation a été ajournée, nous proposons une réflexion sur une ligne de Tram Canal qui permettrait de traduire en terme de transport et à l'échelle métropolitaine l'ambition affichée par la Région sur le développement de la zone du Canal.

Cette nouvelle ligne pourrait bénéficier au nord du site propre le long du quai des usines et de la grande ceinture. Au sud elle bénéficierait du site propre et des voies de l'actuel 51. Son parcours pourrait d'ailleurs être prolongé le long du canal au delà de la porte de Ninove afin de desservir les développements des quartiers Heyvaert, Demets et Biestebroek.

Au sein du périmètre, la ligne emprunterait l'allée Verte et le quai de Willebroeck.

Il s'agit d'une vision dépassant l'échelle temporelle du CRU mais qui est fondamentale pour le périmètre. Elle pourrait être étudiée et reprise dans le futur plan de réseau ferré de la STIB

4. Een kanaallijn, een lange termijn visie

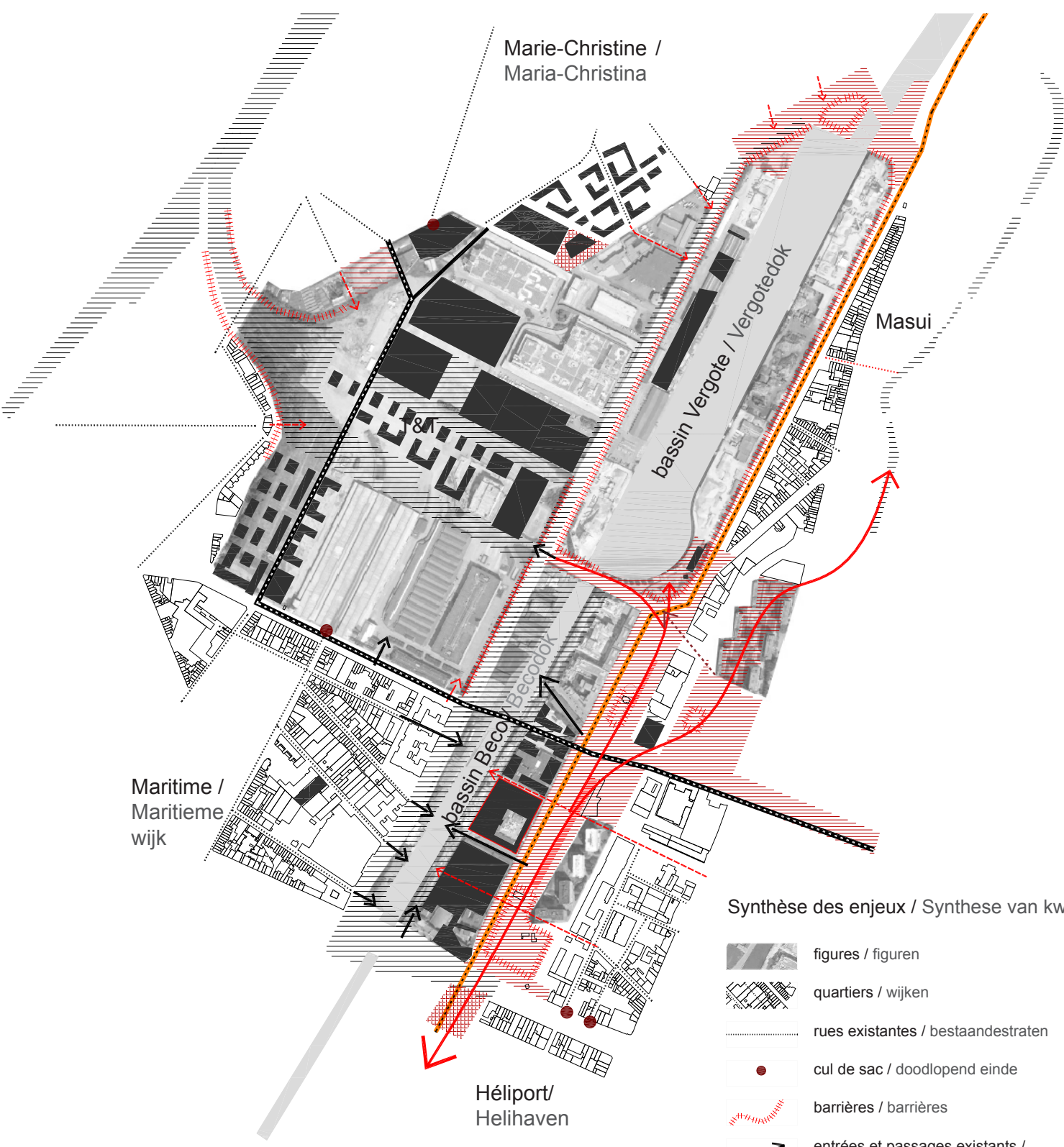
Het net van structurerende openbaar vervoerslijnen laat geen efficiënte bediening van de kern van het studiegebied toe, dat nochtans een zeer hoge dichtheid heeft in termen van bevolking en activiteiten. Daarenboven zal de zone een spectaculaire groei kennen in de komende jaren. Het lijkt dus onontbeerlijk om vanaf vandaag het gebied te voorzien van transportlijnen zonder de verdichting en de totale verstikking af te wachten.

Behalve het project van een nieuwe tramlijn op de as Picard/Bolivar, waarvan er sinds een 15tal jaar geregeld sprake is en waarvan de realisatie is uitgesteld, stellen we een reflectie op een nieuwe Kanaal tramlijn voor, die in termen van transport en op grootstedelijke schaal zou toelaten de ambitie van het Gewest voor de ontwikkeling van de Kanaalzone te vertalen.

Deze nieuwe lijn zou in het noorden gebruik kunnen maken van eigen terrein langs de Werkhuizenkaai en van de Grote Ring. In het zuiden kan ze profiteren van eigen terrein en van de sporen van de huidige 51. Haar parcours zou bovendien kunnen worden verlengd langs het kanaal ter hoogte van de Ninoofse poort met het oog op het ontsluiten van de ontwikkelingen in de wijken Heyvaert, Demets en Biestebroek.

Binnen het studiegebied zou de lijn gebruik maken van de Groendreef en de Willebroekkaai.

Het betreft een visie die voorbijgaat aan de tijdelijke schaal van de SVC, maar die fundamenteel is voor het studiegebied. Ze zou kunnen worden bestudeerd en hernomen worden in het toekomstig spoornetwerk-plan van de MIVB.



Synthèse des enjeux / Synthese van kwesties

-  figures / figuren
-  quartiers / wijken
-  rues existantes / bestaandestraten
-  cul de sac / doodlopend einde
-  barrières / barrières
-  entrées et passages existants /
bestaande toegangen en passages
-  passage à créer ou à conforter/ te
creëren passage of te vergemakkelijken
-  espace à repenser / te herdenken ruimte
-  bâtiment en projet / gebouw in project
-  bâtiment à reconvertir / te converteren
gebouw
-  Tram sur Picard / Tram op Picard
-  TC à long terme / TC op lange termijn
-  réquestionnement du périmètre CRU /
bevragen van de SVC perimeter



5. Conclusions provisoires

Le périmètre d'étude du CRU 1 «Beco-Vergote» est une des zones qui connaît les plus grandes transformations de la Région bruxelloise. Il rassemble, sur les thématiques sociales, économiques, culturelles et urbaines, tous les enjeux de la Région : mixité sociale, cohésion culturelle, place de l'industrie en ville, mobilité, qualité de l'environnement et des espaces publics, etc. La variété des thématiques en jeu sur le périmètre fait du CRU, outil transversal par excellence, un outil idéal pour appréhender son avenir.

Les conclusions provisoires illustrent à ce stade de manière plus spécifique les questions qui se posent et les opportunités d'intervention dans le cadre du CRU.

Le tout premier constat vient de la perception d'un manque de porosité entre ce que nous avons appelé les « figures » et les quartiers : plusieurs rues et chemins terminent en cul de sac, grillages, infrastructures routières, équipements, îlots mal conçu, empêchent le passage entre l'une et l'autre. Cela entrave la bonne fluidité dans les différentes parties du périmètre et augmente le sentiment d'isolement voire d'insécurité des habitants. Toutes les actions sur le périmètre devront en tenir compte.

Le deuxième constat est porté par la carte des trous noirs. Cette carte met en évidence un déséquilibre dans la masse de projets sur le périmètre : on constate un manque d'intentions et de projets du côté du quai de Willebroeck, du parc Maximilien, ou du bassin Vergote, face au grand effort (public et privé) fait sur le tronçon du bassin Beco du canal et le site de Tour et Taxis. Ce déséquilibre amène naturellement un réflexe de rééquilibrage sur un périmètre stratégique d'intervention qui offre de belles opportunités de projets.

Un troisième constat est la fragmentation des espaces publics en rive droite. Un potentiel est pourtant bien présent avec de grandes surfaces libres ou sous-utilisées autour du parc Maximilien. C'est une surface qu'il faudra repenser comme un nouveau grand parc à reconnecter au centre ville et au canal, avec ses équipements (dont le projet Citroën de niveau métropolitain) et peut être ses nouvelles formes urbaines.

Un quatrième constat naît à partir de la présence marquante des deux bassins portuaires qui nous invitent à réfléchir au rôle urbain et spatial des activités économique en ville, ce rôle étant à ce stade défini de manière radicalement différente sur chacun des deux bassins, de part et d'autre du pont des Armateurs.

5. Voorlopige conclusies

Het studiegebied van de SVC1 «Beco-Vergote » is een van de zones die de grootste transformaties van het Brussels Gewest kent. Het verzamelt, op gebied van de sociale, economische, culturele en stedelijke thematieken, alle vraagstukken van het Gewest: sociale diversiteit, culturele cohesie, plaats van de industrie in de stad, mobiliteit, kwaliteit van de omgeving en de publieke ruimtes, etc. De verscheidenheid van de thematieken in kwestie op het studiegebied maakt van de SVC, transversaal instrument bij uitstek, een ideale tool om onze toekomst te bevatten.

De voorlopige conclusies illustreren in dit stadium op een specifiekere manier de vragen die zich stellen en de interventiemogelijkheden in het kader van de SVC.

De eerste vaststelling volgt uit de perceptie van een gebrek aan porositeit tussen wat we de «figuren» hebben genoemd en de wijken: verschillende straten en wegen zijn doodlopend, eindigen in afsluitingen, wegeninfrastructuren, voorzieningen en slecht ontworpen bouwblokken, die de doorgang van het ene naar het andere bemoeilijken. Dit verhindert een vlotte doorstroom in de verschillende delen van het studiegebied en verhoogt het gevoel van isolement of onveiligheid van de bewoners. Alle interventies op het gebied zullen hiermee rekening moeten houden.

De tweede vaststelling wordt aangeduid door de kaart met zwarte gaten. De kaart getuigt van een onevenwicht in de projectenmassa op het studiegebied: we merken een gebrek aan intenties en projecten aan de kant van de Willebroekkaai, het Maximiliaanpark, of het Vergotedok, tegenover een grote inspanning (publiek en privé) op het Becodok-gedeelte van het kanaal en de site van Tour&Taxis. Dit onevenwicht vraagt vanzelfsprekend om een studie naar het terug in evenwicht brengen op een strategisch interventiegebied dat goede projectmogelijkheden biedt.

Een derde vaststelling is de fragmentatie van de publieke ruimtes op de rechteroever. Met de grote, vrije of onderbenutte oppervlaktes rond het Maximiliaanpark is het potentieel nochtans duidelijk aanwezig. Het is een oppervlakte die zal moeten worden herdacht als een nieuw groot park dat zich, met haar faciliteiten (waaronder het Citroënproject van grootstedelijk niveau) en misschien met haar nieuwe vormen van stedelijkheid, verbindt met het stadscentrum en het kanaal.

Een vierde bevinding vertrekt van de markante

Un dernier constat vient encore une fois de la présence du canal, et nous invite à repenser une mobilité que revendique le rôle métropolitain du canal come nouvelle centralité bruxelloise.

Tous ces constats vont pouvoir, dans la phase 2 de l'étude, être précisés et traduits en intentions de projets afin de répondre aux objectifs des CRU de valorisation des espaces publics, de désenclavement des quartiers et d'articulations entre les différentes parties de la ville.

Il nous semble ainsi qu'un périmètre stratégique de réflexion se dessine, du point de vue urbanistique en tout cas, prenant pour colonne vertébrale l'axe du quai de Willebroeck et de l'allée verte, englobant les différentes sections du parc Maximilien, et s'étendant de la petite ceinture (en s'accrochant aux dynamiques générées dans le pentagone) au square de Trooz. A ce périmètre stratégique qui s'étend sur un axe Nord-Sud, devraient être couplées des logiques Est-Ouest, de façon à utiliser le CRU pour raccrocher les quartiers habités aux dynamiques métropolitaines des figures identifiées (bassins Beco ,Vergote, Tour et Taxis).

Sur le plan socio-économique par contre, la réalité des besoins d'intervention et de projets est plus diffuse sur l'ensemble du périmètre. Les enjeux liés à des publics spécifiques (primo-arrivants, réfugiés, jeunesse, chômeurs), à la diversité des orientations programmatique des projets (culture et/ou sport), ou à la confrontation/proximité de publics variés (mixité sociale autour des nouveaux projets immobiliers, ouverture du site de Tour et Taxis) demandent sans doute une réflexion à part entière.

Le programme du CRU, prochaine phase de l'étude, devra se baser sur le diagnostic dans une optique de restructuration urbaine de ce périmètre. Autrement dit en gardant à l'esprit toutes les thématiques dans une logique transversale : espaces publics, équipements, logements, etc. De cette façon il sera possible de tirer le meilleur parti de l'outil CRU pour répondre de manière ambitieuse aux enjeux de ce périmètre.

aanwezigheid van twee havendokken die ons uitnodigen om te reflecteren over de stedelijke en ruimtelijke rol van economische activiteiten in de stad. Deze rol heeft in dit stadium een radicaal andere manier bepaalt voor elk van de twee bassins, van de Picardbrug tot de Redersbrug

Een laatste vaststelling volgt nogmaals uit de aanwezigheid van het kanaal, en dwingt ons na te denken over een mobiliteit die de grootstedelijke rol van het kanaal als nieuwe Brusselse centraliteit weerspiegelt.

Alle deze vaststellingen zullen, in fase 2 van de studie, kunnen worden gespecificeerd en worden vertaald naar projectintenties om te beantwoorden aan de objectieven van de SVC in termen van opwaardering van de publieke ruimtes, ontsluiting van de wijken en verbindingen tussen de verschillende delen van de stad.

Zo lijkt het ons dat een strategisch studiegebied zich aftekent, vanuit een stedenbouwkundig standpunt alleszins, waarvan de ruggengraat gevormd wordt door de as van de Willebroekkaai en de Groendreef, de verschillende delen van het Maximiliaanpark omvattend, en dat zich uitstrekt van de Kleine Ring (zich hechtend aan de gegenereerde dynamieken in de vijfhoek) tot aan het plein De Trooz. Aan deze perimeter, die op een noord-zuidas ligt, zouden oost-west-logica's moeten worden gekoppeld, om zo de SVC te gebruiken om de bewoonde wijken aan de grootstedelijke dynamieken van de geïdentificeerde figuren (Becodok, Vergotedok, Tour&Taxis) te hechten.

Op socio-economisch vlak daarentegen, liggen de interventie- en projectnaden meer diffuus over het gehele gebied. De vraagstukken gelinkt aan een specifiek publiek (nieuwkomers, vluchtelingen, jeugd, werklozen), aan de verschillende programma's van projecten (cultuur en/of sport), of aan de confrontatie tussen/nabijheid van een gevarieerd publiek (sociale gemengdheid rond de nieuwe vastgoedprojecten, opening van de site van Tour&Taxis) vragen zonder twijfel om een studie van het volledige gebied.

Het programma van de SVC zal zich, in de volgende studiefase, moeten baseren op de diagnose in het opzicht van de stedelijke vernieuwing van haar perimeter. Anderzijds bespreekt het trouw blijvend aan de geest van de thematieken in een transversale logica : publieke ruimten, voorzieningen, huisvesting, etc. Op deze manier zal het mogelijk zijn het beste deel van de SVC tool verder te trekken om op een ambitieuze manier een antwoord te bieden op de vraagstukken van dit gebied.